



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-16042021-226637
CG-MH-E-16042021-226637

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 173]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 12, 2021/चैत्र 22, 1943

No. 173]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 12, 2021/CHAITRA 22, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 30 मार्च, 2021

सं. टीएमपी/36/2020-एमबीपीटी— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) सं. 2020 का 7 में माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 07 अगस्त 2020 के अनुपालन में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार, नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा मुंबई पत्तन न्यास को देय पत्तन लंगरगाह देयताओं से संबंधित विवाद का अधिनिर्णयन करने के लिए नेन लियान जलयान जलयान मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा दिए गए संदर्भ का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/36/2020-एमबीपीटी

दि नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी

आवेदक

कारम

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (कित्त)
- (ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च, 2021 के 16वें दिन पारित)

यह मामला खरीदार द्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) को देय पत्तन लंगरगाह देयताओं से संबंधित विवाद के न्यायनिर्णयन के लिए नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी [“आवेदक” और पोत एमटी प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) का खरीदार] द्वारा दाखिल किए गए आवेदन से संबंधित है।

2.1. पोत के खरीदार की ओर से विद्वत् अधिवक्ता ने अपने संप्रेषण दिनांक 05 सितंबर 2020 द्वारा एमबीपीटी को प्रतिवादी के रूप में अभियोजित करते हुए आवेदन दाखिल किया था। इमेल की विषय-सामग्री निम्नलिखित हैः-

- (i). उल्लिखित मामले में बम्बई उच्च न्यायालय के माननीय न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 द्वारा प्रतिवादी पोत (एमटी. प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) के हमारे ग्राहक अर्थात् नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी (“खरीदार”) को मुंबई के उप शैरिफ सहित इमेल दिनांक 3 अगस्त 2020 द्वारा यह निदेश दिया गया था कि एमबीपीटी द्वारा यथा मांगी गई पत्तन लंगरगाह देयताएँ जमा की जाएँ।
 - (ii). तत्पश्चात्, खरीदार ने उपर्युक्त आदेश द्वारा दिए गए निदेशानुसार मुंबई के उप शैरिफ के पास विरोध दर्ज करते हुए मांग की गई राशि जमा करवा दी थी।
 - (iii). उसके बाद, माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के माननीय न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 द्वारा खरीदार को निदेश दिया गया था कि खरीदार द्वारा एमबीपीटी को देय पत्तन लंगरगाह देयताओं संबंधी विवाद के न्यायनिर्णयन के लिए आदेश की तारीख से एक माह की अवधि के भीतर जो 7 सितंबर 2020 को पूरी होती है, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण में आवेदन दाखिल करें।
- 2.2. वे प्रासांगिक मुख्य आधार नीचे दिए गए हैं जिनपर आवेदक ने प्रतिवादी के रूप में एमबीपीटी को अभियोजित करते हुए आवेदन दाखिल किया था:-
- (i). 17 जनवरी 2020 को अथवा लगभग, पोत एमटी. प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) (“पोत”) मुंबई लंगरगाह पर पहुंचा था और तब से लंगरगाह प्रभार प्रोद्भूत होना शुरू हुआ था।
 - (ii). एक इंजीनियरिंग एप्लाइंसिस कारपोरेशन द्वारा दाखिल वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) सं. 2020 का 3 में माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: श्री न्यायमूर्ति के.आर. श्रीराम) द्वारा पारित आदेश दिनांक 18 जनवरी 2020 द्वारा और एक एकिसस ट्रस्टी सर्विसेस लि. द्वारा दाखिल वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) सं. 2020 का 7 में माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: श्री न्यायमूर्ति के.आर. श्रीराम) द्वारा पारित आदेश दिनांक 31 जनवरी 2020 द्वारा, उक्त पोत को गिरफ्तार किया गया था। (उपर्युक्त दोनों आदेशों की प्रतियाँ भेजी गई हैं।)
 - (iii). पोत की नीलामी प्रक्रिया में, बंबई उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 26 मई 2020 द्वारा, एमटी. प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) (“पोत”) नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी (“आवेदक”) उच्चतम बोलीदाता था और आवेदक ने पूर्ण राशि भारतीय रु. 36,40,00,000 (भारतीय रुपए छत्तीस करोड़ चालीस लाख) सफलतापूर्वक जमा करवा दी थी।
 - (iv). यह देखना उपयुक्त होगा कि आवेदक ने वास्तव में न्यायालय बिक्री द्वारा पोत खरीदा था, नौ-अधिकरण (झेत्राधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटन) अधिनियम, 2017 (“नौ-अधिकरण अधिनियम, 2017”) की धारा 10 के अनुसार सभी प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त था। तत्पश्चात्, आवेदक के पक्ष में पोत के स्वामित्व का हस्तांतरण सुनिश्चित करते हुए उच्च न्यायालय नौ-अधिकरण रजिस्ट्रार, बंबई उच्च न्याय के माध्यम से आवेदक के पक्ष में बिक्री बिल दिनांक 7 जुलाई 2020 जारी किया गया था क्योंकि आवेदक ने माननीय न्यायालय में राशियाँ सफलतापूर्वक जमा करवा दी थीं। (बिक्री बिल दिनांक 7 जुलाई 2020 की प्रति भेजी गई है।)
 - (v). बिक्री बिल की मूल प्रति प्राप्त होने पर, आवेदकों ने पोत के अधिकारपूर्ण स्वामी होने के नाते पोत के बोर्ड पर क्रू को अपने खुद के क्रू से बदलने को वीरयता दी थी। दुर्भाग्यवश, पोत के बोर्ड पर मौजूद क्रू ने 2020 के शुरूआती महीनों से वेतन का भुगतान नहीं किए जाने के कारण सहयोग नहीं किया था। उसके बाद, 9 जुलाई 2020 को, आवेदक के समक्ष पेश आई मुश्किलों के बारे में माननीय न्यायालय को बताया गया था और इसके आलोक में, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति बी.पी. कोलाबाबाला) द्वारा पारित आदेश दिनांक 9 जुलाई 2020 द्वारा पोत के बोर्ड पर मौजूद क्रू को यह सुनिश्चित करने का निदेश दिया गया था कि आवेदक के नियुक्त क्रू को पोत का कार्यमार सौंपते हुए सुगम हस्तांतरण सुनिश्चित करें। आदेश दिनांक 9 जुलाई 2020 के मुताबिक, आवेदक कब्जा ले पाया था और 13 जुलाई 2020 को पोत के बोर्ड पर अपने क्रू को रख पाया था। (आदेश दिनांक 9 जुलाई 2020 की प्रति भेजी गई है।)
 - (vi). यह देखना महत्वपूर्ण है कि पूर्व स्वामियों द्वारा इस दशक के माध्यम में कई बार पोत आयात किया जाता था। आयात के समय पोत की हैसियत विदेशगामी ट्रेड पोत से तटीय ट्रेड पोत में परिवर्तित की जाती थी। पोत की खरीद पर आवेदक को तटीय ट्रेड पोत के रूप में इसकी मौजूदा हैसियत से विदेशगामी ट्रेड पोत के रूप में पोत की हैसियत वापिसी की इच्छा जाहिर करनी होती है। तदनुसार, पोत की हैसियत बदलने के लिए, आवेदक को पत्तन प्राधिकारियों एवं सीमाशुल्क प्राधिकारियों दोनों से मजूरी की आवश्यकता होगी।

- (vii). आवेदक के पूर्व एजेंटों ने आवेदक को कुछ पोत आयात दस्तावेजों की सूची के बारे में बताया था, जोकि तटीय ट्रेड पोत को विदेश ट्रेड पोत में पोत की हैसियत बदलने के लिए बहुत आवश्यक होंगे। इसका अनुसरण करते हुए, आवेदकों ने अपेक्षित दस्तावेज प्राप्त करने के लिए शैरिफ कार्यालय की सहायता मांगी थी। आवेदकों के प्रतिनिधियों ने उन्हें इस तथ्य से अवगत करवाते हुए कई बार सीमाशुल्क प्राधिकारियों का रुख किया था कि आवेदक को न्यायालय बिक्री द्वारा पोत की खरीद करनी है, और आयात दस्तावेज नहीं होंगे।
- (viii). इस बीच, शैरिफ कार्यालय ने यह स्पष्ट रूप से बताते और सभी आवश्यक प्राधिकारियों को निदेश देते हुए सहायक पत्र दिनांक 13 जुलाई 2020 जारी किया था कि आदेश के अनुसार कार्य करें और पोत की हैसियत बदलने के लिए पोत को सभी जरूरी मंजूरियां प्रदान करें। अतः यह अविवादित तथ्य है कि पत्तन को स्वामित्व के बदलाव की जानकारी है।
- (ix). 27 जुलाई 2020 को, आवेदक के एजेंटों और प्रतिनिधियों ने बकाया पत्तन देयताओं के भुगतान संबंधी मुददे पर दोबारा स्पष्टता प्राप्त करने के लिए पत्तन प्राधिकारियों के पास गए थे। आवेदक को पत्तन संवितरण लेखा ("पीडीए") यह परिकल्पित करते हुए जारी किया गया था कि आवेदक को गलती से उस स्लैब में रखा गया था जोकि लंगरगाह ("उच्चतम स्लैब") में पोत के प्रथम 30 दिनों के बाद ही वसूलीयोग्य है। वास्तव में, आवेदक को नया स्वामी माना गया था और पत्तन प्रभार आवेदक (न्यूनतम स्लैब में) पर पोत के आगमन दिन 1 के रूप में 13 जुलाई 2020 से वसूल किया गया है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक किन्हीं देयताओं की अदायगी के लिए अधीन नहीं है, इन्हें उच्चतम स्लैब के अधीन ही वसूल किया जा सकता है।
- (x). उपर्युक्त के अनुसरण में, आवेदकों के अधिवक्ताओं ने उप शैरिफ को ईमेल भेजा था जिसके द्वारा पत्तन को ये जरूरी निदेश जारी करने का अनुरोध किया गया था कि न्यायालय में जमा किए गए बिक्री परिणाम के अनुसार कार्यवाही की जाए।
- (xi). ईमेल के अनुसरण में, उप शैरिफ ने इसमें हुई विसंगतियों के बारे में माननीय बंबई उच्च न्यायालय को बताया था, और माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार कार्य करने के लिए प्राधिकारियों को निर्देश जारी करने के लिए आवेदक की ओर से निदेशों की मांग की गई थी। 28 जुलाई 2020 को, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) द्वारा एक आदेश परित किया था जिसमें पत्तन प्राधिकारियों को निम्नलिखित निदेश दिए गए थे:
- “5. जहां तक पत्तन देयताओं का संबंध है, स्वामाविक है कि पत्तन के सांविधिक पुनर्ग्रहणाधिकार का दावा नहीं किया जा सकता और इसके साथ-साथ पोत पर मुकदमा नहीं किया जा सकता जोकि न्यायालय बिक्री के अनुसरण में आवेदक को पहले ही हस्तांतरित किया जा चुका है। आवेदक पोत को प्रभारों और ऋणभारों से मुक्त लेता है। इसके बजाय पत्तन के पास इस न्यायालय में पड़े पोत के बिक्री प्रोसिड्स पर पुनर्ग्रहणाधिकार रख सकता है। मुंबई पत्तन न्यास के लिए पेश होने वाले विद्वत अधिवक्ता को बिक्री प्रोसिड्स के मामले में पत्तन के पुनर्ग्रहणाधिकार रखने पर कोई आपत्ति नहीं थी।”**
- (xii). उपर्युक्त के मददेनजर, यह स्पष्ट रूप से कहा गया है तथा पर्याप्त रूप से स्पष्ट किया गया है कि पत्तन न्यायालय में पड़े पोत के बिक्री प्रोसिड्स के विरुद्ध आगे बढ़ेगा, उसे आवेदक द्वारा जमा किया गया है (जिसका पत्तन द्वारा किन्हीं बकाया पत्तन देयताओं के लिए दावा किया गया है)। यह देखना महत्वपूर्ण है कि परिस्थिति में पत्तन की ओर से पेश होने वाले अधिवक्ता को इसके बारे में बताया गया था और इसकी बकाया देयताओं के लिए प्रोसिड्स के विरुद्ध कार्यवाही करने के लिए सहमत था। माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 की प्रतिलिपि भेजी गई है।
- (xiii). आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 के आलोक में, आवेदकों के अधिवक्ताओं ने पत्तन के लिए और उनकी ओर से पेश होने वाले अधिवक्ताओं को संबोधित ईमेल द्वारा उनसे उप संरक्षक, मुंबई पत्तन न्यास और अन्य प्राधिकारियों को संप्रेषित करने का अनुरोध किया था कि:
- (क). आवेदक ने न्यायालय बिक्री द्वारा सभी ऋणभारों और/अथवा प्रभारों/दावों से मुक्त एमटी प्रेम माला (पोत) की खरीद की थी;
 - (ख). बिक्री कार्यवाही के विरुद्ध दावा किए जाने के लिए कियित कोई बकाया पत्तन देयताएं जिन्हें आवेदक द्वारा न्यायालय में जमा किया गया है;
 - (ग). तदनुसार, पत्तन प्राधिकारी और उप संरक्षक, मुंबई पत्तन न्यास आवेदक की सहायता करेंगे और उनकी ओर से अपेक्षित कोई मंजूरी शीघ्र उपलब्ध करवायेंगे।
- (xiv). उपर्युक्त के बीच, आवेदक और उनके एजेंटों तथा प्रतिनिधियों ने पोत की मंजूरी के लिए पत्तन प्राधिकारियों का रुख किया था, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि पोत की हैसियत बदल गई है और वह पोत शुरूआती घंटे में नौप्रस्थान करता है। दुर्भाग्यवश, कई आपत्तियों और न्याय विरुद्ध मुद्दों के कारण, पोत को इसकी देय मंजूरी 13 जुलाई 2020 (अभिग्रहण की तारीख) से प्रदान नहीं की गई थी।
- (xv). उसके बाद, पत्तन ने लंगरगाह देयताओं की गणनाओं की सूची बनाते हुए पीडीए जारी किया था कि पत्तन ने 13 जुलाई 2020 से 5 अगस्त 2020 तक आवेदक पर वसूली की थी। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पत्तन ने गलती तरीके से आवेदक को तटीय पोत (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के उच्चतम स्लैब में रख दिया था, जबकि इसके द्वारा यह कहते हुए स्पष्ट करते हुए कि पोत को फरवरी 2020 से लंगरगाह में रहा है, और सभी वसूल की गई लागतें फरवरी 2020 से समय ढाँचे के अनुसार होगी। आवेदक को

गलत तरीके से उच्चतम स्लैब के अधीन रखा गया था जबकि पोत का कब्जा 13 जून 2020 को ही लिया गया था। इसके मद्देनजर, अधिवक्ताओं द्वारा विस्तृत मुद्रों को शामिल करते हुए मुंबई पत्तन तथा संबंधितों को अधिवक्ताओं द्वारा एक ईमेल दिनांक 1 अगस्त 2020 भेजा गया था। गणना में भिन्नता दर्शाते हुए एक्सल शीट तथा पीडीए के साथ ईमेल दिनांक 1 अगस्त 2020 की प्रति भेजी गई है।

- (xvi). तत्पश्चात्, पत्तन प्राधिकारियों ने ईमेल दिनांक 3 अगस्त 2020 द्वारा आवेदक के एजेंटों को भारतीय रु. 47,49,593 के लंबित पत्तन देयताओं के बारे में सूचित किया था। उक्त ईमेल, और राशियां आवेदकों के लिए और उनकी ओर से दाखिल शपथपत्र दिनांक 4 अगस्त 2020 द्वारा माननीय बंबई उच्च न्यायालय के ध्यान में लाया गया था।
- (xvii). उसके बाद, आवेदक माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) के आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 द्वारा दिए गए निदेशानुसार विरोध अधीन शैरिफ के कार्यालय में रु. 47,49,593 की राशि जमा करवाने के लिए सहमत हो गए थे। आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 की प्रतिलिपि भेजी गई है।
- (xviii). आवेदकों ने 7 अगस्त 2020 को सीमाशुल्क विभाग से सभी जरूरी मंजूरी प्राप्त करते हुए पोत को भारतीय ट्रेड पोत से विदेशी ट्रेड पोत में सफलतापूर्वक परिवर्तित करवा लिया था, और प्रशुल्क दरों के अनुसार विदेशी ट्रेड पोत के निम्नतम स्लैब के अधीन रखा जाना चाहिए।
- (xix). उसके बाद, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) द्वारा पारित आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 द्वारा आवेदक के दावे के अधिनिर्णयन के लिए माननीय बंबई उच्च न्यायालय से निदेश प्राप्त करते हुए आवेदक द्वारा निवेदन किए गए थे। आवेदक को तदनुसार माननीय प्राधिकरण के समक्ष आवेदन को वरीयता देने का निदेश दिया गया था और इस प्रकार आवेदक ने मौजूदा आवेदन को वरीयता दी थी। इसके अलावा, इसी आदेश द्वारा माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने निदेश दिया था कि उस अवधि जिस अवधि के दौरान जलयान गिरफ्त में था और उसका कब्जा आवेदक को सौंपे जाने तक, के लिए वर्तमान आवेदन में प्रतिवादी की पत्तन देयताएं राशि भारतीय रु. 2,26,10,857 आवेदक द्वारा माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जमा किए गए बिक्री प्रोसिडस का भुगतान किया जाए। इसके अलोक में, यह पर्याप्त रूप से स्पष्ट है कि प्रतिवादी की सभी पिछली देयताओं का माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा निपटान कर दिया गया है, और आवेदक पर अप्रार्थित प्रभारों की वसूली करने के लिए प्रतिवादी के लिए कोई कारण नहीं है। आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 की प्रतिलिपि भेजी गई है।
- (xx). उसके बाद, 8 अगस्त 2020 को, आवेदक ने अप्रवासन ब्यूरो, समुद्री चैक पोस्ट, मुंबई से जरूरी अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त किया था और 9 अगस्त 2020 को लगभग 10:30 बजे पोत को नौप्रस्थान की अनुमति दी गई थी।
- (xxi). यह देखना महत्वपूर्ण है कि नए स्वामी पर पत्तन द्वारा वसूल की जाने वाली वास्तविक राशियों (भारतीय रु. 10,41,903.5) और पत्तन द्वारा वसूल की गई राशियों (भारतीय रु. 51,17,132) के बीच भारतीय रु. 40,75,228.5 की विसंगति और भारी अंतर है। इस संबंध में गणनाएं नीचे दी गई हैं:-

लंगरगाह प्रमार जो पहले दिन से 30वें दिन तक अर्थात् 13-07-2020 से 09-08-2020 तक प्रमारित किया जाना चाहिए			
जीआरटी	28522		
एनआरटी	12385		
विनियम दर 1 अ.डा. = भा.रु.	70.58		
विवरण	अ.डा.	भा.रु.	अन्युक्तियाँ
लंगरगाह देयताएँ — तटीय: जीआरटी x भा.रु. 0.0746 प्रति घंटा x 601 घंटे	18118	12,78,772	पत्तन प्रशुल्क के अनुसार
लंगरगाह देयताएँ: जीआरटी x भा.रु. 0.0047 प्रति घंटा x 41 घंटे	5496	3,87,921	पत्तन प्रशुल्क के अनुसार
पाइलटेज प्रभार: जीआरटी x अ.डा. 0.0493	1406	99,245	पत्तन प्रशुल्क के अनुसार
उपर्युक्त पर 18% जीएसटी	4504	3,17,869	सरकारी नियम के अनुसार
	जोड़	29524	20,83,807
एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 50बी के अनुसार न्यूनतम देय राशि	14762	10,41,903.50	

पत्तन द्वारा 30वें दिन के बाद अर्थात् 13-07-2020 से 09-08-2020 तक वसूल किए गए लंगरगाह प्रभार			
जीआरटी	28522		
एनआरटी	12385		
विनिमय दर 1 अ.डा. = भा.रु.	70.58		
विवरण	अ.डा.	भा.रु.	अम्बुद्धियाँ
लंगरगाह देयताएँ – तटीय: जीआरटी x भा.रु. 0.1865 प्रति घंटा x 601 घंटे	45295	31,96,931	पत्तन प्रशुल्क के अनुसार
लंगरगाह देयताएँ: जीआरटी x भा.रु. 0.0118 प्रति घंटा x 41 घंटे	13799	10,34,231	पत्तन प्रशुल्क के अनुसार
पाइलटेज प्रभार: जीआरटी x अ.डा. 0.0493	1406	1,05,390	पत्तन प्रशुल्क के अनुसार
उपर्युक्त पर 18% जीएसटी	10890	7,80,579	सरकारी नियम के अनुसार
जोड़	71390	51,17,132	

- (xxii). आवेदक के मामले में कि आवेदक ने आवेदक ने सभी ऋणभारों, सभी दावों तथा प्रभारों से मुक्त न्यायालय नीलामी द्वारा पोत खरीदा था, को स्थारिज किया गया है और पोत को इस तरह माना गया है जैसे यह बिक्री के बाद पहली बार नए स्थानियों के तौर पर पत्तन पर आया हो। इसके अलावा, आवेदक को निम्नतम स्लैब में रखना उचित होगा और पोत के अभिग्रहण/पोत के आगमन की तारीख पोत के आगमन के पहले दिन के रूप में लेना उचित होगा और इस प्रकार सभी जरूरी गणनों के लिए शुरुआत की तारीख।
- (xxiii). इसके अलावा, पत्तन ने आवेदक को विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताएँ के उच्चतम स्लैब में रखकर गलती की थी। यह देखना उपयुक्त होगा कि पोत की हैसियत वास्तव में 07 अगस्त 2020 को ही बदली गई थी। विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताएँ के अधीन आवेदक पर प्रभारित सभी लागतें, त्रुटिपूर्ण अनुमानों के अधीन वसूल किए गए हैं कि सभी गणनाओं के लिए शुरुआती तारीख फरवरी, 2020 से ली जानी चाहिए।
- (xxiv). यह न केवल आवेदक को उच्चतम स्लैब के अधीन रखना अनुचित है, हालांकि पोत का अभिग्रहण भी 13 जुलाई 2020 को किया गया था, परंतु यह अत्यंत महत्व देते हुए कि आवेदक का पिछली देयताओं और/अथवा पोत के आगमन की मूल तारीख से कोई संबंध नहीं है। आवेदक से पोत के विराम के आधार पर प्रभार वसूली नहीं की जा सकती। चूंकि, पोत की न्यायिक नीलामी के बाद, पोत को इस तरह माना जाना चाहिए जैसे यदि 13 जुलाई 2020 को पहुंचा होता, जोकि वह तारीख है जिसके पोत का कब्जा वास्तव में आवेदक को हस्तांतरित किया गया था।
- (xxv). यह देखना उचित होगा कि आवेदक को पत्तन लंगरगाह देयताओं पर यथा लागू प्रशुल्क दरों के अनुसार वसूलीयोग्य उच्चतम स्लैब के अधीन गलत रखा गया था।
- (xxvi). यह देखना उचित होगा कि यह 18 अगस्त 2020 को अर्थात् पोत के नौप्रस्थान के बाद 9 दिन था, पत्तन ने रु. 51,17,132 रुपये की पत्तन लंगरगाह देयताओं के लिए अपना बिल जारी किया था। यह देखना भी उचित होगा कि पत्तन ने आवेदक पर 13 जुलाई 2020 से 7 अगस्त 2020 तक वसूलीयोग्य लंगरगाह प्रभारों के उच्चतम स्लैब में रखना उचित नहीं था। इसके अलावा, पत्तन ने 7 अगस्त 2020 से 9 अगस्त 2020 तक विदेशी व्यापार पोत के लिए पत्तन लंगरगाह प्रभारों के उच्चतम स्लैब की वसूली करना भी अनुचित था। आवेदक ने निवेदन किया है कि ऐसा करके गलती की है, क्योंकि पोत को विदेशी व्यापार पोत में 7 अगस्त 2020 को ही परिवर्तित किया गया था और पोत को 7 अगस्त 2020 को पत्तन लंगरगाह में प्रवेश करना मानना उचित होगा और इन्हीं स्लैबों को जारी रखना उचित नहीं होगा।
- (xxvii). इसके अलावा, पत्तन ने आवेदक को विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के उच्चतम स्लैब में आवेदक को रखने में गलती की है। यह देखना उचित होगा कि पोत की हैसियत वास्तव में 7 अगस्त 2020 को ही बदली गई थी। विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के अधीन आवेदन पर वसूली की गई सभी लागतें भी गलत अनुमानों के अधीन वसूल किए गए हैं कि सभी गणनाओं के लिए प्रारंभिक तारीख फरवरी 2020 से ली जानी चाहिए।

(xxviii). किसी भी स्थिति में, पत्तन 13 जुलाई 2020 से 9 अगस्त 2020 के बीच की अवधि से अपने बिल दिनांक 17 अगस्त 2020 में यथा अधीनस्थ आवेदक से भारतीय रुपये 51,17,132 का दावा करने का हकदार नहीं है। विकल्पतः, और आवेदक के अधिकारों तथा दावों से पूर्वाग्रहित हुए बिना, आवेदक द्वारा पत्तन को 13 जुलाई 2020 के बाद की देयताओं के लिए अदायगी करनी होगी, यह स्लैब के अनुसार होना चाहिए क्योंकि यदि पोत पत्तन में 13 जुलाई 2020 को पत्तन में आता है तो राशि भारतीय रु. 10,41,932.5 होगा न कि पोत के विराम के आधार पर वसूल किए गए उच्चतम स्लैब के अनुसार भारतीय रु. 51,17,132 होगी।

(xxix). पत्तन ने आवेदक के एजेंट को पोत की ओर से कृत्य करने की अनुमति देने से इंकार कर दिया था। पत्तन को अपना बिल तत्काल देना चाहिए था परंतु ऐसा नहीं किया गया। इस स्थिति ने पोत की ओर से आवेदक के एजेंट के रूप में करने की अनुमति देने और तत्काल बिल दिए जाने के निरेश दिए जाने के लिए आवेदक को 20 जुलाई 2020 को माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जाने के लिए मजबूर किया। माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 के आदेश के बाद भी, पत्तन ने कोई बिल जारी नहीं किया था।

(xxx). पत्तन ने गलती करते हुए पत्तन लंगरगाह देयताओं के गलत स्लैब के अधीन आवेदक को रख दिया था, जिसके परिणामस्वरूप पूँजी का नुकसान हुआ और बाजार में आवेदक की व्यावसायिक हासियत भी प्रभावित हुई।

(xxxi). आवेदक ने शीघ्रता से रु. 36.40 करोड़ की राशि का भुगतान किया था और स्पष्टता के साथ कार्य किया था। पोत आवेदकों के लेखा पर पत्तन में नहीं बना रहे, अपितु जैसाकि पत्तन के रोककर रखने की मंजूरी के गलत कृत्य के कारण ऊपर स्पष्ट है। पत्तन प्राधिकारियों ने शुरू में आवेदक पर पूर्व स्वामियों की देयता को थोपने की मांग की थी। बाद में, पत्तन द्वारा 3 अगस्त 2020 तक कोई बिल जारी नहीं किए गए थे, और उसके बाद 18 अगस्त 2020 को अर्थात् पोत के नौप्रश्नान के 9 दिन बाद बिल जारी किया गया था।

(xxxii). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख में निम्नलिखित उल्लेख किया गया है:-

“जब पोत पत्तन में प्रवेश करता है परंतु वहां पर कोई कार्गो अथवा यात्री उतारता है अथवा लेता है, ऐसे उत्तराई और पुनःभरण जो भी मरम्मत के प्रयोजन के लिए आवश्यक हो के सिवाय), वह प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर पर पत्तन—देयता के साथ प्रभारित किया जाएगा और दर के आधे से अधिक नहीं होगा जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगा।”

यह स्पष्ट है कि यदि कोई पोत किसी कार्गो अथवा यात्री की उत्तराई और/अथवा लेने में शामिल नहीं होता है तो वसूल की गई दर प्रभार्य दर के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। उपर्युक्त तथ्यों से यह स्पष्ट है कि हालांकि पोत किसी लदाई और/अथवा उत्तराई परिचालनों में शामिल नहीं था, पोत से प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर पर उचित प्रभारित किया गया है और आशी दर से अधिक नहीं होगा जोकि अन्यथा प्रभार्य होगा।

उपर्युक्त के विपरीत, आवेदक सम्पूर्ण राशि वसूल करता रहा है जबकि इसे उच्चतम प्रभार्य स्लैब में रखना गलत रहा है।

इसके मद्देनजर, आवेदक को यह सुनिश्चित करते हुए न्यूनतम प्रभार्य स्लैब में रखा जाना चाहिए कि दरें न्यूनतम प्रभार्य स्लैब में प्रभार्य दरों के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए जोकि राशि रु. 10,41,932.5 होगी।

2.3. उपर्युक्त आधारों पर, आवेदक ने प्राधिकरण के समक्ष निम्नलिखित प्रार्थनाएं की थीं:-

- (क). माननीय प्राधिकरण प्रतिवादी अर्थात् एमबीपीटी को पत्तन लंगरगाह देयताओं की दोबारा गणना करने और आवेदक पर लागू न्यूनतम स्लैब तथा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50बी के अनुसार वसूली करने का निरेश दे।
- (ख). इस माननीय प्राधिकरण ने प्रतिवादी अर्थात् एमबीपीटी को राशि रु. 51,17,132 का बिल दिनांक 17 अगस्त 2020 वापिस लेने और न्यूनतम स्लैब दरों के अनुसार राशि रु. 10,41,932.5 का नया बिल जारी करने का निरेश दिया था जबकि दर महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50बी के अनुसार प्रभार्य दरों के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ग). उपर्युक्त प्रार्थनाओं के अनुसार अंतरिम राहत दी जाएं;
- (घ). ऐसे अन्य आदेश जैसा माननीय प्राधिकरण उचित समझे और मामले के तथ्यों और परिणामियों के अनुसार उचित हो वह दिया जाए।

2.4. तदनुसार, विद्वत् अधिवक्ता ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन आवेदन को रिकार्ड पर लेने का अनुरोध किया था।

2.5. माननीय बंबई उच्च न्यायालय के माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 के अवलोकन पर, माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने साथ ही साथ आदेश के पैरा सं. 9 (xi) में खरीदार को उसके द्वारा एमबीपीटी को देय पत्तन लंगरगाह देयताओं से संबंधित विवाद के अधिनिर्णयन के लिए आदेश की तारीख जिसे 7 सितंबर 2020 को समाहारित किया गया था, से एक माह की अवधि के भीतर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण में आवेदन दाखिल करने का निरेश दिया था। आवेदक द्वारा टीएमपी के समक्ष दिए गए आवेदन के संबंध में माननीय बंबई उच्च न्यायालय का परिचालन भाग नीचे दिया गया है:-

“4 अगस्त 2020 को इस न्यायालय द्वारा पारित आदेश के अनुसार स्यूट पोत के खरीदार द्वारा जमा की गई राशि शेरिफ के पास रखी रहेगी। इस राशि का सवितरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन कार्य करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्णय के

अनुसार किया जाएगा, उससे पहले खरीदार और एमबीपीटी को खरीदार द्वारा एमबीपीटी को देय उनके विवाद संबंधी प्रभारों को लेने के लिए सहमत हो। खरीदार को आज से एक माह की अवधि के भीतर प्रशुल्क प्राधिकरण को उसकी ओर से एक उपयुक्त आवेदन करने के लिए सहमत होना होगा। इस बीच, खरीदार द्वारा शैरिफ के पास जमा राशि को शुरू में 90 दिनों की अवधि के लिए राष्ट्रीयकृत बैंक की सावधि जमा में निवेशित किया जाएगा और उसके बाद प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्णय के बाद कम से कम दो सप्ताह तक समय-समय पर नवीकरण किया जाएगा।”

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसरण में, मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की ओर से अधिवक्ता से प्राप्त पत्र दिनांक 05 सितंबर 2020 की प्रति पत्र दिनांक 11 सितंबर 2020 द्वारा एमबीपीटी को उनकी टिप्पणियां मांगने के लिए अग्रेषित की गई थी। प्रतिसाद में, एमबीपीटी ने अपने पत्र सं. डीसी/सी-प्रेम माला/टीएएमपी/2810 दिनांक 8 अक्टूबर 2020 द्वारा अपना जवाब भेजा था।

3.2. एमबीपीटी से उसके पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2020 द्वारा प्राप्त टिप्पणियों की प्रतिलिपि मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी को पत्र दिनांक 13 अक्टूबर 2020 द्वारा अग्रेषित की गई थी जिसके प्रत्येक अनुच्छेद पर विशेष टिप्पणी किए जाने के लिए कहा गया था। अनुस्मारक दिनांक 05 नवंबर 2020 के बाद, मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी ने अपने ईमेल दिनांक 16 नवंबर 2020 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

3.3. तत्पश्चात्, एमबीपीटी ने (अपने अधिवक्ता के माध्यम से) अपने पत्र दिनांक 27 नवंबर 2020 द्वारा नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा अपने पत्र दिनांक 16 नवंबर 2020 द्वारा दाखिल किए गए प्रतिसाद पर अपना जवाब दाखिल किया था।

3.4. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा अपने प्रारंभिक आवेदन दिनांक 05 सितंबर 2020 में किए गए निवेदनों, इसके पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2020 द्वारा उसपर एमबीपीटी की टिप्पणियां, उसपर इसके पत्र दिनांक 16 नवंबर 2020 द्वारा नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की टिप्पणियों और उसपर इसके पत्र दिनांक 27 नवंबर 2020 द्वारा एमबीपीटी की टिप्पणियों की तुलनात्मक स्थिति तालिकाबद्द की गई है और **अनुबंध** के रूप में संलग्न की गई है।

4. कोविड-19 के विस्फोट के मद्देनजर और वर्चुअल बैठकें आयोजित करने के लिए तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के पत्र सं. 11053/30/2020—समन्वय दिनांक 16 अप्रैल 2020 के अनुसरण में, संदर्भित मामले में एमबीपीटी और नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी के साथ विडियो काफ़ेसिंग के माध्यम से संयुक्त सुनवाई 17 नवंबर 2020 को आयोजित की गई थी। दोनों पक्षों ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन पेश किए थे। संयुक्त सुनवाई में दोनों पक्षों द्वारा किए गए निवेदन नीचे दिए गए हैं—

नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की ओर से विद्वत् अधिवक्ता

- (i). नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी (एनएलएसएमएल) नौ-अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 की धारा 10 के अनुसार बंदई उच्च न्यायालय द्वारा की गई सार्वजनिक नीलामी के माध्यम से पोत प्रेम माला का खरीदार है। खरीदा गया पोत सभी ऋणभारों से मुक्त है और किसी भी पुनर्गृहणाधिकार अथवा प्रभारों से भी मुक्त है। पोत का कब्जा 13 जुलाई 2020 को एनएलएसएमएल को हस्तांतरित किया गया था।
- (ii). हालांकि पोत पत्तन में फरवरी 2020 में आया था, तब एनएलएसएमएल तस्वीर में कहीं नहीं था और 13 जुलाई 2020 को ही तस्वीर में आया जब कब्जा एनएलएसएमएल को सौंपा गया था।
- (iii). सभी दावे और प्रभार निरस्त किए जाने हैं और पोत को इस तरह मानना उचित होगा जैसे यह बिक्री के बाद पहली बार नये स्वामियों के निहित पत्तन में आया था। 13 जुलाई 2020 को एमबीपीटी द्वारा दिवस 1 माना गया है, इस तरह विभिन्न पोत संबंधित प्रभार वसूल किए जाते हैं। फरवरी 2020 से कब्जे के समय तक की अवधि के लिए प्रोद्भूत प्रभार एनएलएसएमएल को हस्तांतरित किए गए थे, को नीलामी बिक्री प्रक्रिया से वसूल किया गया है।
- (iv). इस परिवेष्य में, हमें एमबीपीटी से मूल रूप से तीन शिकायतें हैं—
 - (क). पत्तन ने पत्तन लंगरगाह देयताओं की गणना करते समय विदेशगामी (हैसियत) अर्थात् '30 दिनों के बाद' ब्रेकेट के उच्चतम स्लैब में एनएलएसएमएल को रखा है। एनएलएसएमएल को निम्नतम स्लैब अर्थात् '1-30 दिन' में रखा जाना चाहिए था और पोत के कब्जे/पोत के आगमन की तारीख अर्थात् 13 जुलाई 2020 को 'पोत के आगमन का दिवस 1' रूप में विचार किया जाना चाहिए था और इस तरह सभी जरूरी गणनाओं के लिए प्रारंभ किए जाने की तारीख। आवेदक का पूर्व देयताओं और अथवा पोत के आगमन की मूल तारीख से कोई संबंध नहीं है।
 - (ख). पत्तन ने 7 अगस्त 2020 से 9 अगस्त 2020 तक विदेशी व्यापार पोत के लिए पत्तन लंगरगाह प्रभारों के उच्चतम स्लैब में वसूली करके भी गलती की थी। पत्तन ने ऐसा करने में गलती की थी, क्योंकि पोत 7 अगस्त 2020 को विदेशी व्यापार पोत में बदल चुका था और पोत को 7 अगस्त 2020 को ही पत्तन लंगरगाह में प्रवेश किया माना जाना चाहिए था और वही स्लैब जारी नहीं रहने चाहिए थे।
 - (ग). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50बी के अनुसार, जब पोत पत्तन में प्रवेश करता है परंतु वहां पर कोई कार्गो अथवा यात्री उत्तराता अथवा लेता नहीं है, ऐसी उत्तराई और पुनःभरण, मरम्मत के प्रयोजनों के लिए जैसा भी जरूरी हो, को सिवाय, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर पर पत्तन देयता के साथ प्रभारित किया जाएगा जोकि दर के आधे से अधिक नहीं होनी चाहिए जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगी। इस प्रकार, जब पोत किसी लदाई और/अथवा उत्तराई परिचालनों में शामिल नहीं था, पोत को दर के आधे से अधिक वसूली नहीं करनी थी जोकि अन्यथा प्रभार्य होगी।

तथापि, उपर्युक्त के विपरीत, एमबीपीटी ने पूरी दर वसूल की थी और इसे गलत तरीके से उच्चतम प्रभार्य स्लैब में गलत तरीके से रखा गया था।

टीएएमपी ने इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड बनाम एमबीपीटी के मामले में अपने एक आदेश सं. टीएएमपी/5/97-बीपीटी में भी यह निर्णय दिया था कि एमबीपीटी दरों का केवल 50 प्रतिशत ही वसूल करेगा और पूरी दरें वसूल नहीं करेगा।

एमबीपीटी की ओर से विद्वत् अधिवक्ता

- (i). प्रश्नाधीन उक्त पोत पर टीएएमपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित एमबीपीटी के दरमान के अनुसार ही प्रभार लगाये गए हैं। टीएएमपी द्वारा तैयार किया गया एसओआर पोत द्वारा प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के उपयोग के लिए है। यदि प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के उपयोक्ता की लंबाई 30 दिनों से अधिक रहती है तो उच्चतर दर लगती है भले ही पोत ने कई स्वामी बदले हों। एक स्वामी से दूसरे को पोत की बिक्री समय को पीछे करना निर्धारण नहीं करती है और 30 दिनों की नई अवधि की शुरूआत नहीं हो सकती। प्रभार स्वामित्व पर ध्यान दिए बिना पत्तन में पोत के प्रवेश के समय से प्रोद्भूत होगा।
- (ii). लंगरगाह प्रभार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50बी द्वारा शासित नहीं होते हैं।
- (iii). एमबीपीटी ने उनसे 13 जुलाई 2020 से शुरू अवधि के लिए प्रभार लगाये थे और विदेशी दरें केवल दो दिनों की अवधि के लिए लगाये गए थे, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा दिए गए बिल से देखा जा सकता है। एमबीपीटी द्वारा दिए गए बिल में कोई त्रुटि नहीं है।

5. संयुक्त सुनवाई के बाद, नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की ओर से विद्वत् अधिवक्ता ने संयुक्त सुनवाई के दौरान दिए गए अपने तर्कों के समर्थन में अपने ईमेल दिनांक 17 नवंबर 2020 द्वारा, सभी महापत्तनों द्वारा एकसमान रूप से महापत्तन न्यास अधिनियम (1963) की धारा 50ए और धारा 50बी के कार्यान्वयन के बारे में टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/8/2000-सामा. दिनांक 4 फरवरी 2000 की प्रतिलिपि जमा की थी। उक्त आदेश से प्रासंगिक सार नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

- “5. सभी प्रासंगिक तथ्यों पर विचार करते हुए, और समग्र विचार-विमर्श के बाद, यह प्राधिकरण एतदद्वारा निम्नलिखित निर्णय करता है:**
- (i). महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ए के अनुसार, कोई पोत ब्लास्ट में किसी पत्तन में प्रवेश करता है और यात्रियों की ढुलाई नहीं करता है तो पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत ही वसूला जाएगा जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
 - (ii). महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ए के अनुसार, कोई पोत पत्तन में प्रवेश करता है और कोई कार्गो अथवा यात्री उतारता अथवा लेता नहीं है तो पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत ही वसूला जाएगा जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
 - (iii). खाली एलएएसएच बार्जों को लेने के लिए 'दूसरी बार' आने वाला एलएएसएच पोत पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा परंतु वहां पर कोई कार्गो अथवा यात्रियों की उताराई अथवा लेता नहीं है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी में परिभाषित किया गया है, और कोई पत्तन देयताओं की वसूली नहीं की जाएगी।"

6.1. संयुक्त सुनवाई के बाद, एमबीपीटी ने अपने विद्वत् अधिवक्ता के माध्यम से अपने पत्र दिनांक 24 नवंबर 2020 द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान एमबीपीटी द्वारा दिए गए तर्कों की रूपरेखा भेजी थी जोकि निम्नवत् है:-

क. तथ्य:

- (i) आवेदक/नीलामी खरीदार अर्थात् नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) सं. 7/2020 (एक्सेस ट्रस्टी सर्विसस लि. बनाम एम.टी. प्रेम माला) में एक तत्काल आवेदन दाखिल किया था।
- (ii) प्रतिवादी/एमबीपीटी ने शुरू में एम.टी. प्रेम माला के अभिग्रहण की डिलीवरी की तारीख के बाद की अवधि के लिए राशि रु. 47,49,593/- का अस्थायी बिल दिया था, अब प्रस्थान की अनुमानित तारीख अर्थात् 05/08/2020 तक इसका नाम एम.टी. मरीन ग्रेशियस रखा गया है।
- (iii) आवेदक द्वारा गया मुद्रा था कि बिल देय दर से उच्चतर दरों पर दिया गया है। दूसरे शब्दों में, यदि पोत को स्लैब के अनुसार बिल दिया जाता है जैसे यदि पोत पत्तन में 13/07/2020 को आया था, तो केवल राशि रु. 10,41,932.50 देय होगी और रु. 51,17,132/- राशि नहीं होगी जोकि इस आधार पर वसूल किए गए उच्चतर स्लैब के अनुसार है वो 12/02/2020 से ए2 लंगरगाह में रहा है।
- (iv) आवेदक को माननीय श्री न्यायाधीश एस.सी. गुप्ते (आवेदन दिनांक 05/09/2020 के साथ एक्जिबिट टी) द्वारा पारित आदेश दिनांक 04/08/2020 के अनुसरण में मुंबई के शैरिफ के साथ वर्तमान आवेदन (पृष्ठ 21) पर प्रतिवादी द्वारा दाखिल किए गए एक्जिबिट 1 की दर से बिल में प्रतिवादी द्वारा यथा मांग की गई संपूर्ण राशि अर्थात् रु. 51,17,132/- जमा करवाई थी। प्रतिवादी वस्तुतः विश्वास करते हैं कि आवेदकों ने न्यायालय को वचनबंध देने के बावजूद बंबई के शैरिफ को केवल रु. 47,49,593/- जमा करवाये हैं, शेष राशि रु. 3,67,539/- जमा करवाई गई दिखाई नहीं दी।

- (v) माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते (आवेदन दिनांक 05/0/2020 पर एक्जिबिट यू) के आदेश द्वारा जैसाकि अनुच्छेद 9 और उप-अनुच्छेद (xi) में गिना गया है, टीएमपी के माननीय सदस्यों को आवेदक द्वारा भुगतान किए गए लंगरगाह शुल्कों और पाइलटेज की मात्रा के बारे में निर्णय करने के लिए बुलाया गया था।

“(xi) इस न्यायालय द्वारा 4 अगस्त 2020 को पारित आदेश के अनुसार स्यूट पोत के खरीदार द्वारा जमा की गई राशि शैरिफ द्वारा रखी जाएगी। इस राशि का सवितरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन कार्य करने वाले महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार होगा, इससे पहले खरीदार और एमबीपीटी खरीदार द्वारा एमबीपीटी को देय प्रभारों से संबंधित अपने विवाद को लेने के लिए तैयार थे। खरीदार आज से एक माह की अवधि के भीतर प्रशुल्क प्राधिकरण को उपयुक्त आवेदन देने के लिए सहमत था।”

प्राथमिक आपत्ति:

आवेदक के रिज्जाइंडर पर विचार करने के लिए प्रतिवादी द्वारा समय देने की मांग की गई थी, जिसकी सॉफ्ट प्रति प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सुनवाई से 24 घंटे से भी कम समय पहले अवकाश दिवस को उन्हें 16/11/2020 को सायं 5:30 बजे प्राप्त हुई थी।

कोई वाद हेतुक नहीं:

- (i) आवेदन में इस आरोप को प्रमाणित करने में कोई वाद हेतुक प्रकट नहीं किया गया है कि न्यायालय बिक्री में नीलामी खरीदार द्वारा भुगतान की जाने वाली दरों के स्लैब में संशोधन करने में मुंबई के पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा असमर्थक आउटलुक था। एसओआर के खंड 2.16 के अनुसार आवेदक से कोई पत्तन देयताएं प्रभारित नहीं की गई हैं। सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 42 के अधीन पत्तन मंजूरी सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा प्रदान की गई है न कि प्रतिवादी द्वारा।
- (ii) मुंबई के पत्तन का न्यासी बोर्ड संविधि का सृजन है और जलयान स्वामी अथवा उसके एजेंट से उस अवधि के दौरान लंगरगाह शुल्क और पाइलटेज अथवा अन्य सांविधिक देयताएं प्रभारित करने के लिए हकदार हैं जिस दौरान जलयान स्वामी अथवा उसका एजेंट पत्तन परिसर/लंगरगाह से किसी भी कारण से पोत को हटाने में असमर्थ रहे हों। प्रतिवादियों द्वारा दिया गया बिल टीएमपी द्वारा मंजूर किए गए दरमान के अनुसार है जिसमें कानून का बल है। 1977 (2) एसीसी 649 में प्रतिवेदित उच्चतम न्यायालय ने बंबई के पत्तन के न्यासी बोर्ड बनाम गुड्स सप्लाइंग कं. के मामले में इसके पैरा 7 में निर्णय दिया था कि दरमान में कानून का बल है। (उक्त न्यायनिर्णय की प्रति एमबीपीटी द्वारा मेंजी गई है।)
- (iii) प्रतिवादियों द्वारा वसूल किए गए सांविधिक प्रभार पोत के स्वामी कोई भी होने पर ध्यान दिए बिना प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के प्रयोग की लंबाई पर आधारित है। प्रतिवादी ने पिछले स्वामी के भुगतान नहीं किए गए और बकाया लंगरगाह प्रभारों पर कभी कोई आपत्ति नहीं उठाई थी क्योंकि न्यायालय नीलामी से पहले बिक्री सांविधिक देयताओं का 12/02/2020 से एक माह के बाद वर्धित दर पर रु. 2,26,10,857/- का मुंबई के शैरिफ द्वारा भुगतान किया गय था।
- (iv) सच में, पोत मरीन ग्रेशियस, पूर्व प्रेम माला ने प्रतिवादी की सुविधाओं और संपत्तियों का प्रयोग किया था, जिसके लिए प्रतिवादियों ने टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार दरें प्रभारित की थीं जो न केवल दरें अनुमोदित करती हैं अपितु शर्तों का विवरण भी बनाती है जिसके अधीन ये दरें प्रभार्य हैं। धारा 48 और 49 के अधीन, टीएमपी ने दरमान मंजूर किया था और शर्तें निर्धारित की थीं जिसके अधीन प्रतिवादियों की सेवाएं/संपत्ति प्रयोग की गई हैं। तदनुसार, प्रतिवादियों ने दरमान तैयार किए थे जिन्हें 03/09/2019 को टीएमपी द्वारा विधिवत् मंजूर किया गया था। प्रतिवादियों ने 12/02/2020 से 30 दिनों के बाद पोत के विराम पर वर्धित दर पर टीएमपी द्वारा मंजूर किए गए दरमान अर्थात् खंड 2.15 के अनुसार प्रभारित किया था।
- (v) चूंकि लंगरगाह में पोत का विराम 30 दिन पार कर चुका है, इसलिए उससे तटीय पोत के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित दर पर पर वसूली की गई थी। पहले 30 दिनों के लिए, उससे ₹ 0.0746 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और उसके 30 दिनों के बाद ₹ 0.1865 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से वसूली की गई थी। स्वामी के बदलाव अथवा पोत की बिक्री के मामले में दरमान में निर्धारण नहीं किया गया है। यदि प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के प्रयोग की लंबाई 30 दिनों से अधिक होती है तो उच्चतर दर बिना इस बात पर ध्यान दिए आकृष्ट करती है कि पोत ने कई स्वामी बदल लिए हैं।
- (vi) यह निवेदन करने का कोई अधार नहीं है कि प्रतिवादी किसी पोत के स्वामित्व के बदलाव और न्यायालय नीलामी बिक्री पर प्रभारित दरमान पर निर्भर करते हुए दरों में अंतर करेगा, खरीदार को इस तरह माना चाहिए कि कज्जा लेने के लिए बिक्री बिल के दिन पोत ने पत्तन परिसर में प्रवेश किया हो, पोत के नौप्रस्थान किए जाने तक अर्थात् 09/08/2020 को लगभग 10:30 बजे न्यायालय बिक्री में नीलामी खरीदार को दिया गया हो।

(vii) जब आवेदक नीलामी बिक्री में पोत की खरीदारी करते हैं तो उन्हें कानून के प्रावधानों अर्थात् उक्त अधिनियम की धारा 48 एवं 4 और टीएमपी द्वारा निर्धारित दरमान के बारे में जानकारी होनी चाहिए। प्रतिवादियों द्वारा वसूल किए गए प्रभार 13/07/2020 से 09/08/2020 तक हैं जिसके लिए पोत के एजेंटों अर्थात् आवेदनकर्ताओं को टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार अदायगी करनी होती है।

(viii) आवेदन में यथा दावे की गई राहतों के बारे में आवेदन में कोई वाद हेतुक प्रकट नहीं किया गया है कि प्रतिवादी ने गलत अनुमान के अधीन पोत एम.टी. मरीन ग्रेशियस पूर्व प्रेम माला से गलत तरीके से लंगरगाह देयताओं की वसूली की है कि विदेशगामी पोत 30 दिनों से अधिक अर्थात् 12/02/2020 को 0148 बजे से ए2 लंगरगाह में था, के लिए पत्तन परिसर में था। प्रतिवादी ने तटीय से विदेशी और विदेशी दर पर तटीय से विदेशी तक परिवर्तन के बाद परिवर्तन की तारीख तक तटीय दर पर पोत प्रभारित किया था।

ख. ऐसा कोई मामला नहीं है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50बी उनपर लागू किया जाना चाहिए जब उनसे पत्तन देयताओं की वसूली की जाती है:-

- (i) आवेदक ने गलत तरीके से आरोप लगाया है कि प्रतिवादी ने उनसे पत्तन देयताओं की संपूर्ण राशि वसूल की थी, जब वास्तव में आवेदक से कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं किए गए हैं।
- (ii) 03/09/2019 को अधिसूचित दरमान के खंड 2.16 के अधीन पत्तन देयताओं की आवेदक से वसूली नहीं की गई है।
- (iii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50बी को खंड 2.16 के उप-खंड 4क में शामिल किया गया है जोकि निम्नवत् पढ़ा जा सकता है:-

“4क. पत्तन देयताएं निम्नलिखि तमामले में उपर्युक्त खंड 2.16 में विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे:-

एक पोत जो पत्तन में प्रवेश करता है लेकिन किसी कार्गो अथवा यात्री की उत्तराई अथवा चढ़ाया नहीं जाता है (कार्गो की ऐसी उत्तराई और पुनः नौमरण, मरमतों के प्रयोजन के लिए जैसा भी जरूरी हो, के सिवाय)।”

इसके अलावा, आवेदक द्वारा किए गए तर्कों के दौरान कि टीएमपी ने मै. इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) बनाम मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) (मामला सं. टीएमपी / 5/97-बीपीटी) के मामले में निर्णय दिया था कि धारा 50 बी का लाम लंगरगाह शुल्कों के मामले में दावाकृत नहीं किया जा सकता और केवल पत्तन देयताओं के लिए ही दावा किया जा सकता है। इस मामले में, प्राधिकरण ने निम्नलिखित निर्णय दिया था: “लंगरगाह में परियालनों के संबंध में आईआईएल पोतों पर पोत-संबंधित प्रभारों की वसूली इस संशोधन के अधीन औचित्यप्रक है कि पत्तन देयता महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी में यथा विनिर्दिष्ट सामान्य तौर पर प्रभार्य दर का केवल 50 प्रतिशत ही होगा।” मामला सं. टीएमपी / 9/2000-सामान्य में आदेश दिनांक 04/02/2000 में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50 के अधीन शक्तियों का प्रयोग करते हुए टीएमपी द्वारा इस आदेश पर विश्वास किया गया था।

6.2. उपर्युक्त के आधार पर, एमबीपीटी ने निवेदन किया है कि नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी का आवेदन वाद हेतुक नहीं होने के कारण खारिज किए जाने योग्य है।

6.3. एमबीपीटी ने यह भी कहा था कि किसी भी स्थिति में, और बिना किसी पूर्वाग्रह के, चूंकि आवेदन एक्स-फेशी गलत परिसर पर है कि बिलिंग चक्र प्रत्येक बार संशोधित किए जाने चाहिए, पोत के स्वामित्व में हाथों का बदलाव है, यह अरक्षणीय अभिकरण के कारण होगा कि प्रतिवादियों को गौरवान्वित भागीदारियों का ध्यान रखना होगा जो बिलिंग चक्र को शुरू करने के प्रयोजन के लिए स्वामित्व में परिवर्तन दर्शाने और अति विशास पोतों पर लागू उच्चतर स्लैब से बचने के लिए सृजित किया जा सकता है। यह राहत विधि में अरक्षणीय है और वास्तव में, और, इसलिए, चूंकि आवेदन का संपूर्ण परिसर व्यर्थ और निराधार है, इसलिए आवेदन स्वीकार नहीं किया जाना चाहिए।

7. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी ने अपने ईमेल दिनांक 01 दिसंबर 2020 द्वारा इस मामले पर अपना लिखित निवेदन भी किया था। नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी को किए गए निवेदन निम्नलिखित हैं:-

(i) यह ध्यान में लाना होगा कि (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) द्वारा पारित माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 से वर्तमान आवेदन आया है जिसमें आवेदक से विवादित पत्तन देयताओं के लिए इस माननीय प्राधिकरण के समक्ष आवेदन को वरीयता देने का निवेदा दिया गया था। इसके अलावा, माननीय प्राधिकरण इस माननीय प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए विनियम इस तरह की स्थिति पर चिंतन नहीं करता है। विनियमों में कहीं भी ऐसा प्रावधान नहीं किया गया है जो ऐसी स्थिति पर विचार करता है जो ऐसे प्रभारों से संव्यवहार करती है जो न्यायिक बिक्री द्वारा किन्हीं और सभी प्रभारों और/अथवा ऋणभारों से मुक्त खरीदे गए पोत पर पत्तन द्वारा वसूल किया जाता है।

(ii) एमबीपीटी के बिल पर प्राथमिक आपत्तियां

क). न्यायिक बिक्री के माध्यम से खरीदा गया सभी प्रभारों और ऋणभारों से मुक्त पोत।

- (i). न्यायालय के आदेश द्वारा पोत की न्यायिक बिक्री का प्रभाव यह सुनिश्चित करता है कि पहले आरईएस से जुड़े सभी पुनर्ग्रहणाधिकार, प्रभार और ऋणभार किए गए हैं। खरीदार, जैसे वर्तमान मामले में आवेदक के रूप में सभी पुनर्ग्रहणों, प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त पोत पर स्पष्ट टाइटल प्राप्त करता है।
- (ii). नौ-अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 की धारा में निम्नलिखित कहा गया है कि:
- “8. पोतों की बिक्री पर अधिकारों का अधिकार निधान – अपने नौ-अधिकरण न्यायाधिकार का प्रयोग करते हुए उच्च न्यायालय द्वारा इस अधिनियम के अधीन पोत की बिक्री पर, पोत सभी ऋणभारों, पुनर्ग्रहणाधिकारों, संलग्नकों, पंजीकृत बंधकों और पोत पर इस प्रकृति के प्रभारों में निहित होगा।”
- (iii). आवेदक का निवेदन है कि अधिनियम की धारा 8 से यह पूर्णतः स्पष्ट है कि न्यायिक बिक्री द्वारा खरीद किया गया पोत किन्हीं और भी प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया है।
- (iv). यह आवेदक का मामला है कि पोत 13 जुलाई 2020 अर्थात् पोत के अभिग्रहण की तारीख से नये सिरे से पहुंचे पोत के रूप में माना जाएगा, क्योंकि पूर्व स्वामियों से संबंधित सभी पूर्व संबंध समाप्त कर दिए गए थे और एक बार न्यायिक बिक्री के पूरा होने पर असंबद्ध हो गए थे। इसलिए, पूर्व स्वामियों की कार्रवाईयों के कारण जलयान के सभी प्रतिवादियों, जोकि उच्चतम पर हैं, पोत पर ऋण अथवा पोत पर प्रभार न्यायिक बिक्री द्वारा समाप्त किए गए हैं।
- (v). प्रतिवादी का मानना है कि पोत चूक करेगा और इस आधार पर आगे बढ़ता है कि पोत 30 दिनों के बाद (फरवरी 2020 के माह से इसकी गणना करते हुए) लंगरगाह पर रुका रहेगा। यह प्रतिवादी की गलत गणनाओं और गलत व्याख्याओं से यह पर्याप्त रूप से स्पष्ट हो जाता है कि प्रतिवादी ने आवेदक, जिसने न्यायालय से पोत खरीदा था, से उच्चतर स्लैब वसूल करने में गलती की थी। प्रतिवादी ने इस बात पर ध्यान नहीं दिया था कि पोत को एमबीपीटी में मरकेट लि. अर्थात् पूर्व स्वामी लेकर आया था। प्रतिवादी ने दावा किया था और पोत की बिक्री प्रक्रिया से अपना दावा रिकवर किया था। तथापि, जब से आवेदक ने न्यायालय से पोत की खरीद की है, पोत को इस तरह माना गया है जैसे यदि आवेदक के समय पोत पत्तन में 13 जून 2020 (आवेदक को दिए गए कब्जे की तारीख) को आया होता। पोत ने 9 अगस्त 2020 को नौप्रस्थान किया था। पोत 30 दिनों के बाद आवेदक के दृष्टांत पर पत्तन में नहीं था और आवेदक पूर्व स्वामियों और/अथवा एजेंटों की चूक के लिए आवेदक से दरें वसूल की जा रही हैं। अतः, पत्तन की कार्रवाई अधिनियम की धारा 8 के विपरीत है, जो यह विचार करता है कि खरीदार ने किन्हीं और सभी ऋणभारों अथवा प्रभारों से मुक्त पोत खरीदा है।
- (vi). इसके आलोक में, पोत को निम्नतम स्लैब के अधीन रखा जाना चाहिए क्योंकि तटीय पोत 13 जून 2020 से 7 अगस्त 2020 तक 0.1865 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की बजाय 0.0746 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर वसूल कर रहा है। उसके बाद, विदेशी चालन पोत के शीर्षक के अधीन 0.0118 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की बजाय 0.0047 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दरें होंगी।
- (vii). आवेदक की नौ-अधिकरण कानून और टोह कियान सिंग, एससी से सार (आपके संदर्भ के लिए संलग्न है) पर उनका विश्वास है जिसमें स्पष्ट कहा गया है कि मेरीटाइम पुनर्ग्रहणाधिकार संपत्ति के साथ गोपनीय तरीके से और बिना शर्त के चलता है और समाप्त नहीं किया गया है यदि संपत्ति को इसके सिवाय बिना नोटिस के संबद्ध खरीदार को हस्तांतरित की जाती है जहां हस्तांतरण न्यायिक बिक्री का परिणाम है। (क्योट) यह वास्तव में आवेदक के निर्णय का समर्थन करता है।
- (viii). इसके अलावा, एक से दूसरे संदर्भ द्वारा, नौ-अधिकरण कानून और टोह कियान सिंग, एससी (आपके संदर्भ के लिए इसके साथ संलग्न किया गया है) यह स्पष्ट है कि साविधिक पुनर्ग्रहणाधिकार (कि प्रतिवादी ने दावा किया था) की समाप्ति को निम्नलिखित तरीके से खत्म किया जा सकता है:-
- i. आरईएस का धंस;
 - ii. न्यायिक बिक्री द्वारा खरीद, जोकि सभी पुनर्ग्रहणाधिकारों तथा ऋणभारों की टाइटल क्लीन के साथ खरीदार में निहित है;
 - iii. जहाँ संतुष्टि अथवा दावा का निपटान किया गया है।

उपर्युक्त के संदर्भ में, प्रतिवादी निम्नतम स्लैब के अधीन दरों की वसूली के पीछे कारण पर विचार करने में विफल रहा था क्योंकि पोत को नये सिरे से पहुंचे पोत के रूप में किसी और सभी पुनर्ग्रहणाधिकारों, ऋणभारों और प्रभारों से मुक्त हस्तांतरित किया जाना है, और आवेदक को उच्चतम स्लैब में रखते हुए गलती की है।

उच्चतम स्लैब के अधीन दरों की वसूली करने वाले प्रतिवादी ने गास्तव में परिणामस्वरूप पोत के पूर्व ऋणभारों को आवेदक को अंतरित किया जा रहा है, और पोत को 13 जून 2020 को नये सिरे से पहुंचे पोत के रूप में सुविधारित नहीं किया जा रहा है।

ख). महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी लागू नहीं करना:

- (i). यह आवेदक का मामला है कि प्रतिवादी ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी की गलत व्याख्या की थी। प्रतिवादी ने यह निवेदन करते हुए गलती की है कि धारा 50बी दरमान के खंड 2.16 के अधीन पत्तन देयताओं पर लागू है।
- (ii). प्रतिवादी इस तथ्य को अधिमूल्यित करने में विफल रहा है कि महापत्तन न्यास अधिनियम के अधीन “लंगरगाह प्रभारों” का संदर्भ नहीं है। प्रतिवादी के तर्क ने इस बात को नजरअंदाज किया है कि लंगरगाह देयताएं पत्तन देयताओं के हिस्सा हैं। संविधि में कोई कृत्रिम भेद नहीं किया जा सकता। यह नोट करना उपर्युक्त होगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी को ध्यानपूर्वक पढ़ने पर, यह पर्याप्त रूप से स्पष्ट है कि कोई और सभी दरों, प्रभार, टोल, देयताएं, शुल्क अथवा किराया धारा 50बी में यथा उल्लिखित “पत्तन देयताओं” के परिदृश्य में आता है। प्रतिवादी इस तथ्य को अधिमूल्यित करने में विफल रहा था कि पत्तन देयताएं वास्तव में जीनस (एक सैट) और लंगरगाह प्रभार मुद्रा (उपवर्ग) हैं जो जीनस जो पत्तन देयताएं हैं के परिदृश्य में आता है।
- (iii). प्रतिवादी ने सुविधाजनक रूप से इस माननीय प्राधिकरण के समक्ष अपने गलत व्याख्यायित निवेदन स्लाइड करने की मांग की है, इस माननीय प्राधिकरण की जानकारी में लाने के लिए यह अति महत्वपूर्ण है कि माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने अपने आदेशों और अधिक विशिष्ट आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 द्वारा (आवेदन में एकिजिबिट टी), इसके ओपनिंग अनुच्छेद में पत्तन देयताओं के रूप में प्रतिवादी द्वारा वसूल किए गए प्रभार देखें। प्रतिवादी के निवेदन भी “पत्तन, तथापि, दावा करता है कि खरीदार को इसके कब्जे की डिलीवरी की तारीख के बाद स्यूट पोत के मामले में पत्तन देयताएं रही हैं।” के रूप में इसे रिकार्ड किया गया है। उपर्युक्त कईयों में से एक रिथ्टि के होते हुए, जिसमें प्रतिवादी ने माननीय बंबई उच्च न्यायालय के समक्ष “पत्तन देयताओं” के रूप में विवादित प्रभारों को संबोधित किया था और अब सुविधाजनक रूप से पत्तन देयताओं और लंगरगाह प्रभारों के बीच झूठा भेद सृजित करने से रोका है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि प्रतिवादी को यह स्पष्ट था कि आवेदक से दावे पत्तन देयताएं थे, इसलिए, प्रतिवादी की देयताएं पत्तन देयताओं से मिन्न हैं को बनाये रखने के लिए अब कृत्रिम भेद को अब कार्य आउट करना होगा। अतः धारा 50बी स्पष्ट रूप से लागू है। प्रतिवादी अब इस माननीय प्राधिकरण को भ्रमित करने का प्रयास कर रहा है।
- (iv). इसके अलावा, उपर्युक्त के पूर्वग्रह के बिना, आवेदक निवेदन करता है कि यदि प्रतिवादी के विटर्क को स्वीकार किया जाता है तो यह दरमान के खंड 2.15 के अधीन वसूल की गई दरों के परिणामस्वरूप सीधा कारण होगा। यदि प्रतिवादी के विमर्श पर विचार किया जाता है तो यह दरमान का खंड 2.15 प्रदान करता है क्योंकि महापत्तन न्यास अधिनियम में “लंगरगाह प्रभार” शब्दावली का उल्लेख नहीं है।
- (v). प्रतिवादी ने भी यह निवेदन करते हुए गलती की थी कि लंगरगाह प्रभारों के मामले में धारा 50बी का दावा नहीं किया जा सकता और केवल पत्तन देयताओं के लिए दावा किया जा सकता है। उनके विमर्श के पक्ष में आवेदक द्वारा उद्धरित प्रासंगिक मामला (मै. इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) बनाम मुद्राई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) (मामला सं. टीएमपी/5/97-बीपीटी), इस माननीय प्राधिकरण ने निम्नलिखित निर्णय किया था:-

“लंगरगाह में परिचालनों के साथ संबंध में आईआईएल पोतों पर पोत संबंधित प्रभारों की वसूली इस संशोधन के अधीन औचित्यपरक है कि पत्तन देयता महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी में यथा विनिर्दिष्ट सामान्य रूप से प्रभार्य दर का केवल 50 प्रतिशत होगा।”

आवेदक ने निवेदन किया है कि आदेश के उपर्युक्त सार के पठन से यह पर्याप्त स्पष्ट है कि लंगरगाह प्रभारों की वसूली सामान्यतः प्रभार्य दरों के केवल 50 प्रतिशत वसूल करने के अधीन है। इस प्रकार, इस माननीय प्राधिकरण के आदेश के बाद भी देय लंगरगाह धारा 50बी में आता है जोकि लागू दरों का केवल 50 प्रतिशत वसूल करना पत्तन के लिए अनिवार्य बनाता है।

ग). पोत 7 अगस्त 2020 को ही विदेशगामी पोत में परिवर्तित किया गया था:

- (i). आवेदक का कहना है कि पोत को 07 अगस्त 2020 को सीमाशुल्क विभाग से सभी जरूरी मंजूरियां प्राप्त करते हुए पोत को भारतीय ट्रेड पोत (तटीय चालन) की प्रारंभिक स्थिति से विदेशी ट्रेड पोत (विदेशी चालन) में परिवर्तित किया गया था।
- (ii). 7 अगस्त 2020 को पोत के परिवर्तन का उपर्युक्त तथ्य आवेदक के उत्तर में स्वीकृत तथ्य है जैसाकि प्रतिवादी के उत्तर के एक्जिबिट 1 में देखा जा सकता है (आवेदक के एजेंटों पर दिया गया बिल)।
- (iii). यह बिल स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करता है कि पोत केवल 2 दिनों के लिए विदेशी चालन पोत की हैसियत की स्थिति में था। प्रतिवादी ने अपने बिल में विदेशी चालन पोत के रूप में पोत पर दर लागू की थी, यदि पोत 30 दिनों से अधिक समय के लिए विदेश चालन पोत के रूप में लंगरगाह पर था। यह स्पष्ट रूप से गलती है और बिल के विपरीत है। प्रतिवादी उच्चतर दर वसूल नहीं कर सकता जोकि ऐसे पोत पर लागू है जो विदेशी चालन पोत के रूप में 30 दिनों से अधिक के लिए लंगरगाह में है, जब वास्तव में पोत केवल 2 दिनों की अवधि के लिए विदेशी चालन पोत के रूप में लंगरगाह में था। प्रतिवादी ने यह विचार करते हुए स्लैब में पोत को रखते हुए गलती की थी कि पोत विदेशी ध्वज वाले पोत के रूप में 30 दिनों से अधिक समय के लिए लंगरगाह में रुका था और 0.0118 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दरों के अधीन दरों की वसूली कर रहा है।
- (iv). प्रतिवादी ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि पोत को केवल 7 अगस्त 2020 को ही भारतीय ध्वज पोत से विदेशी चालन पोत में परिवर्तित किया गया था, पोत को निम्नतम स्लैब के अधीन रखा गया है और 0.0047 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की सीमा तक दरों की वसूली करता है।
- (v). प्रतिवादी इस तथ्य पर विचार करने में विफल रहा था कि पोत जबसे न्यायिक बिक्री से खरीदा गया है किसी और सभी प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त है। पूर्व स्वामियों और/अथवा उनके एजेंटों की चूक से कोई संबंध नहीं होना चाहिए, परिणामस्वरूप, पिछले प्रभारों को आवेदक पर जारी रखा गया है, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पोत ने न्यायिक बिक्री द्वारा खरीदारी की थी और वास्तव में पोत की बिक्री-खरीद के स्थान पर स्वामित्व में कोई सामान्य परिवर्तन नहीं है।

घ) तटीय चालन के अधीन एस.ओ.आर. के उच्चतम स्लैब के अधीन प्रभारित पोत:

- (i). प्रतिवादी ने अपने बिल दिनांक 17 अगस्त 2020 द्वारा पोत को गलती तरीके से 0.0746 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की बजाय 0.1865 अ.डा. प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दरों के साथ उच्चतम स्लैब में रखा गया था, जबकि इस तथ्य को अधिमूलियत करने में विफल रहा था कि पोत सभी प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया है।
- (ii). प्रतिवादी ने यह कहते हुए उच्चतम स्लैब में पोत को रखने की अपनी कार्रवाई को न्यायसंगत ठहराने के लिए गलती से मांग की थी कि पोत फरवरी 2020 से लंगरगाह में था, और वसूल की गई सभी लागतें फरवरी 2020 से समय सीमा के अनुसार होगा।
- (iii). प्रतिवादी ने न्यायिक बिक्री के अति निष्कर्ष पर विचार करने में अभी भी विफल रहा है और अधिनियम की धारा 8 का प्रावधान, जिसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि न्यायिक बिक्री द्वारा बैचा गया पोत नये स्वामी द्वारा किसी और सभी प्रभारों और/अथवा ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया है।
- (iv). किसी भी स्थिति में, पोत 13 जून 2020 से 9 अगस्त 2020 तक ही आवेदक की अवस्था में पत्तन में था। 13 जून 2020 से पहले पोत पूर्व स्वामियों के दृष्टांत पर लंगरगाह में था जिसके लिए इसने आवेदक द्वारा माननीय न्यायालय में जमा करवाई गई बिक्री प्रोसीडस से अपनी देयताओं का संग्रहण किया है। अतः, प्रतिवादी पूरी तरह से नोशन पर उच्चतर स्लैब की वसूली नहीं कर सकता कि पोत आवेदक के दृष्टांत पर 30 दिनों के बाद लंगरगाह में है।

(iii) प्रतिवादी की युक्तियों में ग्रामकताएँ:

- (क). हालांकि प्रतिवादी इस तथ्य पर टिका हुआ है कि स्वामित्व में बदलाव पत्तन लंगरगाह प्रभारों की वसूली को प्रभावित नहीं करता है, यह इस तथ्य से अधिमूलियत करने में पूरी तरह विफल रहा है कि पोत न्यायिक बिक्री, सभी प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त, द्वारा खरीदा गया था। प्रभारों और ऋणभारों से मुक्त, शामिल हैं परंतु पूर्व स्वामियों अथवा उनके एजेंटों की किसी तथा सभी देयताओं, त्रुटियों, संबंधों, चूकों आदि तक सीमित नहीं हैं, जोकि पूर्व स्वामी की गैर-अदायगी की चूक पर पोत पर गलत तरीके से वसूल की गई दरें शामिल करता है।

- ख). प्रतिवादी इस तथ्य के अधिमूल्य में विफल रहा कि पोत को वर्तमान मामले में असाधारण परिस्थितियों के अधीन बेचा गया है जोकि महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों में अपेक्षित नहीं है, क्योंकि वर्तमान मामले में पोत सामान्य बिक्री-खरीद करार के अधीन नहीं रहा है जिसके परिणामस्वरूप स्वामित्व में परिवर्तन।
- ग). आवेदक का निवेदन है कि हर समय पूर्णतया वही मामला नहीं हो सकता जिसमें पोत के स्वामित्व में परिवर्तन है, नया विलिंग चक्र शुरू करना होगा। परंतु यह देखना भी महत्वपूर्ण है कि न्यायिक बिक्री दी गई असाधारण स्थिति जोकि अधिनियम की धारा 8 द्वारा अपेक्षित है, यह स्पष्ट करती है कि पिछे कोई भी प्रभार और/अथवा ऋणभार नये खरीदारों पर नहीं ढाले जाएंगे, जिसे प्रतिवादी नोट करने में विफल रहा था।
- घ). इसके मद्देनजर, आवेदक ने निवेदन किया है कि चूंकि वर्तमान परिदृश्य की महापत्तन न्यास अधिनियम में उसके बाद मांग नहीं की गई है अथवा अपेक्षा नहीं की गई है, दोनों अर्थात् तटीय चल पोत के रूप में इसकी हैसियत एवं विदेशी चल पोत के लिए निम्नतम स्लैब के अधीन पोत पर प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- ङ). प्रतिवादी ने अपने जवाब द्वारा यह कहते हुए निवेदन भी किए थे कि पत्तन मंजूरी प्रमाणपत्र प्रतिवादी द्वारा जारी नहीं किया गया है, परंतु सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जारी किया गया है। जबकि इसका उल्लेख करते हुए, प्रतिवादी इस माननीय प्राधिकरण की जानकारी में लाने में विफल रहा है कि पत्तन मंजूरी प्रमाणपत्र केवल तभी जारी किया जाता है जब एक बार प्रतिवादी द्वारा “अदेय प्रमाणपत्र” जारी किया जाता है, 7 अगस्त 2020 को माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश के अनुसरण में अनवरत विलंब के बाद ही प्रतिवादी को जारी किया जाता है (एकिजिबिट यू के रूप में आवेदन के साथ अनुबंधित)।
- च). यह नोट करना उपर्युक्त होगा कि, हालांकि पोत 13 जून 2020 को आवेदक के कब्जे में था, प्रतिवादी प्राधिकारियों को सूक्ष्मतम ब्योरों के लिए औपचारिक आदेशों की आवश्यकता होती है, जिसका अनुसरण करते हुए मंजूरी प्रमाणपत्र 8 अगस्त 2020 को तत्काल प्राप्त किए गए थे। यह उपर्युक्त से पर्याप्त रूप से स्पष्ट है कि हालांकि आवेदक के प्रतिनिधि और अधिवक्ता प्रतिवादी प्राधिकारियों के साथ मेलजोल कर रहे थे, प्रतिवादी और/अथवा अपने प्रतिनिधियों अथवा अधिकारियों द्वारा कोई उचित कर्तव्याईयां नहीं की गई थी, जिसके परिणामस्वरूप प्रतिवादी से जरूरी प्रमाणपत्र और उसके बाद सीमाशुल्क प्राधिकारियों से मंजूरी प्रमाणपत्र प्राप्त करने में अनवरत विलंब हुआ।

(iv) न्यायनिर्णय में खास बिन्दु:

- क). प्रतिवादी द्वारा विश्वास किए गए न्यायनिर्णय पर विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि विश्वास किया गया न्यायनिर्णय बंबई पत्तन न्यास अधिनियम, 1879 का अधिनियम 6 (जिसे अब निरस्त किया गया है) पारित किया गया है, जबकि वर्तमान मुद्दा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अधीन अन्यनिर्णय किया जाना है।
- ख). आवेदक अधिमूलित करता है और इस तथ्य का विरोध नहीं करता है कि टीएएमपी ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 और 49 के अधीन लागू दरमान मंजूर किया था (हालांकि आवेदक का यह निवेदन भी है कि यह माननीय प्राधिकरण अनुमोदित दरमान में वर्तमान स्थिति पर विचार नहीं करता है)। किसी स्थिति में, आवेदक का प्राथमिक दावा इस मामले से संबंधित है जो सही स्लैब में आवेदक के पोत में रखा गया है।
- ग). इसके अलावा, प्रतिवादी द्वारा विश्वास किया गया न्यायनिर्णय आयातकों से संबंधित है, और नये खरीदारों से संबंधित नहीं है जिन्होंने न्यायिक बिक्री द्वारा इसकी खरीद की थी।
- घ). प्रतिवादी द्वारा राहत न्यायनिर्णय में, कार्गों की निकासी में विलंब सीमाशुल्क प्राधिकारियों/आयात व्यापार नियंत्रण द्वारा कार्गो के कारण था, जिसके परिणामस्वरूप पत्तन प्राधिकारियों द्वारा वसूल किए गए विलंबशुल्क का प्रोद्भूत होगा। वर्तमान मामले में, सीमाशुल्क निकासी प्रमाणपत्र अदेयता प्रमाणपत्र जारी करने में पत्तन प्राधिकारियों द्वारा किए गए विलंब का कार्योत्पादक प्रभाव था।
- ङ). इसके अलावा, विश्वास किया गया न्यायनिर्णय विलंबशुल्क के पहलु से संबंधित है जोकि चुकाये गए विलंबशुल्कों के छाता के अधीन आता है (न्यायनिर्णय का अनुच्छेद 11 देखें), क्योंकि विलंबशुल्क करार के अधीन शुद्ध सृजन है। प्रतिवादी विश्वास किए गए न्यायनिर्णय के समान करना था और वर्तमान स्थिति न्यायिक बिक्री की बहुत एसेन्स पर विचार करने में विफल रही थी।
- च). न्यायनिर्णय के अनुच्छेद 11 के संदर्भ में, यह अकितसेलसकाबेत राइदर बनाम अरकोस लिमिटेड से संबंधित है, जिसका अनुसरण करते हुए माननीय न्यायाधीश की राय है कि विलंबशुल्क के लिए पत्तन के दावे से तब तक इंकार नहीं किया जा सकता जब तक यह साबित न हो जाए कि विलंब स्वयं पत्तन की वजह से था। इस संबंध में, और उपर्युक्त अनुच्छेद 5 और 6 के संदर्भ में, यह अतिशय स्पष्ट है कि पोत के नौप्रस्थान में विलंब प्रतिवादियों के चिन्ताकुल दृष्टिकोण के कारण ही था और अदेय प्रमाणपत्र जारी करने में निरंतर विलंब, हालांकि आवेदक ने अपने अधिवक्ताओं और प्रतिनिधियों के माध्यम

से और शैरिफ कार्यालय के माध्यम से भी नोप्रस्थान के लिए पोत हेतु आवश्यक पत्तन निकासी प्राप्त करने के लिए अदेयता प्रमाणपत्र जारी करने की मांग की थी।

8. इस बीच, नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलसीसी की ओर से विद्वत् अधिवक्ता ने ईमेल दिनांक 12 जनवरी 2021 द्वारा, वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) सं. 2020 का 3579 में शैरिफ की रिपोर्ट सं. 2020 का 53 में अंतरिम आवेदन (एल) सं. 2020 का 6531 में पारित, खरीदार मै. एनकेडी मेरीटाइम लि. के पक्ष में, आदेश दिनांक 6 जनवरी 2021 अग्रेषित किया था और निम्नलिखित निवेदन किए थे:

- (i). उपर्युक्त आदेश द्वारा माननीय बंबई उच्च न्यायालय रिकार्ड करता है कि, नौ-अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 की धारा 8 के अनुसार, जिसमें निम्नलिखित कहा गया है:

“8. पोतों की बिक्री पर अधिकारों का निहित। अपने नौ-अधिकरण न्यायाधिकार की शक्तियों का प्रयोग करते हुए उच्च न्यायालय द्वारा इस अधिनियम के अधीन पोत की बिक्री पर, पोत सभी ऋणभारों, पुनर्ग्रहणाधिकारों, संलग्नकों, पंजीकृत बंधकों और पोत पर उसी प्रकृति के प्रभारों से मुक्त खरीदार में निहित होगा।”

- (ii). उपर्युक्त के सही पठन पर, यह स्पष्ट है कि, कोई और सभी प्रभार तथा व्यय जो न्यायालय बिक्री के अधीन इसकी खरीद के बाद पोत द्वारा प्रोद्भूत किया जाता है, खरीदार द्वारा वहन करना होगा। खरीदार बिक्री के बिल के जारी किए जाने की तारीख से प्रभार प्रोद्भूत करना होगा, भले ही पत्तन द्वारा दिया गया बिल अन्यथा रिकार्ड करता हो।

- (iii). इसके आलोक में, नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी और पोत एमटी मरीन ग्रेशियस के वर्तमान मामले में, कोई प्रभार जो नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी पर वसूल किए जाएंगे वे इस माननीय प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए दरमान के अधीन निम्नतर दर वसूली की जाएंगी। इसके अलावा, पोत तटीय व्यापार पोत और विदेशी व्यापार पोत दोनों के लिए (चूंकि परिवर्तन 30 दिनों से कम अवधि के लिए था) निम्नतम स्लैब पर प्रभारित किया जाएगा।

- (iv). इस प्रकार यह स्पष्ट है कि पत्तन प्राधिकारियों द्वारा वसूल किया जाने वाला (जो दरमान के निम्नतम स्लैब से अधिक है) नीलामी खरीदार (वर्तमान मामले में नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी) से किसी भी परिस्थिति में वसूल नहीं किया जा सकता। इस तरह, पत्तन न्यायालय में जमा करवाये गए पोत के बिक्री प्रोसिड्स से दावा/वसूली करना पोत की बिक्री प्रोसिड्स के विरुद्ध किसी आवेदन द्वारा पत्तन द्वारा दावा किए जाने के अधीन है।

- (v). उपर्युक्त से, पर्याप्त रूप से स्पष्ट है कि किसी भी परिस्थिति में खरीदार को दरमान के अनुसार निम्नतम स्लैब के अधीन गणनाओं से अधिक कोई प्रभार अदा नहीं करने पड़ेंगे।

9. दिया गया है कि एनएएन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलएम ने अपने मामले के संदर्भ के रूप में कर्णिका मामले में आदेश पारित किया था, उक्त आदेश की प्रतिलिपि पत्र दिनांक 14 जनवरी 2021 द्वारा एमबीपीटी को उनके मत जानने के लिए अग्रेषित की गई थी। समानान्तरतः, एमबीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध भी किया गया था कि क्या एमबीपीटी मै. एनकेडी मेरीटाइम लि. के मामले में कोई अपील दाखिल करेगा, और यदि हाँ, तो एमबीपीटी से उक्त अपील की प्रतिलिपि उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया गया था।

10.1. हमारे पत्र दिनांक 14 जनवरी 2021 के प्रतिसाद में, एमबीपीटी की ओर से विद्वत् अधिवक्ता ने अपने पत्र दिनांक 5241 / 12 दिनांक 20 जनवरी 2021 द्वारा बंबई उच्च न्यायालय के न्यायमूर्ति श्री बी.पी. कोलाबागाला द्वारा पारित आदेश दिनांक 06 जनवरी 2021 के विरुद्ध अपील करते हुए मै. एनकेडी मेरीटाइम लि. के मामले में एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए वाणिज्यिक अपील और अंतरिम आवेदन की प्रतिलिपि अग्रेषित की थी।

10.2. अपील की प्रतिलिपि से, यह देखा गया है कि मै. एनकेडी मेरीटाइम लि. के मामले में माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 06 जनवरी 2021 के विरुद्ध एमबीपीटी की अपील के आधार निम्नलिखित हैं:-

- (i). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि पोत 'जैसा है जहां है' पर खरीदा था और इसलिए एमबीपीटी द्वारा निर्धारित दर लागू होनी जारी रहेगी।
- (ii). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि प्रभार लंगरगाह में पोत के विराम की लंबाई पर वसूल किए जाते हैं और स्वामित्व में परिवर्तन से कोई संबंध नहीं है, क्योंकि पोत 'जैसा है जहां है' आधार पर खरीदा गया था। इस प्रकार, दरें पत्तन में पोत के विराम के आधार पर एमबीपीटी द्वारा वसूल की गई हैं और पोत के स्वामित्व में परिवर्तन के आधार पर नहीं। पोत के स्वामित्व में परिवर्तन का बिलिंग चक्र पर प्रभाव नहीं पड़ता है क्योंकि पोत लंगरगाह में पोत के विराम की लंबाई के लिए प्रभारित किया जाना है।
- (iii). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि एमबीपीटी का दरमान महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएएमपी) द्वारा निर्धारित किया गया है जिसके पास कानून का बल है और जिसे माननीय न्यायालय द्वारा संशोधित नहीं किया जा सकता।
- (iv). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि पोत का खरीदार, जब इसने पोत खरीदा था, को यह जानकारी थी कि पोत ने 23 मार्च 2020 से लंगर डाला था और 30 दिनों के बीतने के बाद यह टीएएमपी द्वारा निर्धारित एसओआर के अनुसार उच्चतर दर पर लंगरगाह प्रभार प्रोद्भूत कर रहा था।

- (v). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि कोई ऐसी शर्त नहीं है जिसके अधीन उक्त सेवाएं प्रयोग करने की अपेक्षा की गई हो, उल्लेखनीय है कि पोत की बिक्री के मामले में बिक्री की तारीख से निम्नतर दर प्रभारित किए जाने की आवश्यकता है और उच्चतर दर नहीं।
- (vi). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि पोत की बिक्री की तारीख को, समय वापिस नहीं लाया जा सकता और 30 दिनों की नई अवधि शुरू नहीं की जा सकती।
- (vii). विद्वत् न्यायाधीश यह अधिमूलित करने में विफल रहे कि जब खरीदार ने नीलामी बिक्री में पोत खरीदा था, उन्हें कानून के प्रावधानों अर्थात् महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 और 49 के साथ-साथ टीएमपी द्वारा निर्धारित दरमान की जानकारी भी होनी चाहिए थी और कानून की जानकारी नहीं होने को सुरक्षा नहीं माना जा सकता।

11. तत्पश्चात्, एमबीपीटी की ओर से अधिवक्ता ने उपर्युक्त मामले में माननीय खंड पीठ द्वारा पारित आदेश/निर्णय दिनांक 12 फरवरी 2021 की प्रति पत्र दिनांक 26 फरवरी 2021 द्वारा अग्रेषित की गई थी और संप्रेषित किया था कि माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने एमबीपीटी के इस दावे का समर्थन किया था कि नीलामी खरीदार को वर्धित दर पर अदायगी करनी होगी यदि मुंबई पत्तन में पोत का विराम नीलामी बिक्री से 30 दिनों से अधिक हो। आदेश दिनांक 12 फरवरी 2021 का परिचालन भाग नीचे दिया गया है:

“

4. आवेदक द्वारा यह निवेदन किया गया है, नौ-अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 (“नौ-अधिकरण अधिनियम”) की धारा 8 पर विश्वास करते हुए, अपने नौ-अधिकरण न्यायाधिकार का प्रयोग करते हुए इस न्यायालय द्वारा आवेदक को इसकी बिक्री की तारीख पर, निहित पोत सभी ऋणभारों, पुनर्ग्रहणाधिकारों, कुर्कियों, पंजीकृत बंधनों और पोत पर उसी प्रकृति के प्रभारों से मुक्त था। आवेदक के लिए विद्वत् अधिवक्ता ने निवेदन किया है कि लंगरगाह के 30वें दिन के बाद प्रभार जुमने की प्रकृति में है, यह लंगरगाह प्लाइंट पर पोत के गोदीकरण से पूर्व के कारण आकर्षित है। इस प्रकार, विद्वत् अधिवक्ता निवेदन करता है कि 30वें दिन के बाद दंडात्मक दर ऋणभार की प्रकृति में है, जिसमें से आवेदक को नौ-अधिकरण अधिनियम की धारा 8 के कारण द्वारा अलग किया जाना चाहिए।
5. इस दलील में मेरिट है। यह सुझाव से बेहद परे है कि बिक्रीधीन पोत लंगरगाह पोत के लंगरगाह पूर्व और दर जो ऐसे पूर्व लंगरगाह का परिणाम है, बिक्री के बिल की तारीख के बाद लंगरगाह शुल्कों के प्रयोजनों के लिए ऋणभार की प्रकृति में है और खरीदार की स्थिति में पोत प्रस्तान करता है। यह निश्चय ही पोत की स्थिति से जुड़ा मामला है। जब पोत को न्यायालय के आदेशों के अधीन बेचा गया था, इस स्थिति को लंगरगाह प्लाइंट विशेष पर गोदीकरण किया गया था। खरीदार ने पोत को ‘जैसा है जहां है’ आधार पर इस स्थिति के साथ लिया था। यदि ऐसी स्थिति का परिणाम, नामतः, इसे 30 दिनों से अधिक समय के लिए लंगरगाह प्लाइंट विशेष पर गोदीकरण किया गया है, पोत प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमान के अधीन दर विशेष आकर्षित करता है, यह टैब को पिक अप करने के लिए खरीदार के लिए है। किसी तरह भी नहीं, इसे पोत पर ऋणभार के रूप में परिभाषित किया गया है। यह केवल प्रभार है जो बिक्री के बिल की तारीख तक पोत के लंगरगाह के लिए प्रोद्भूत है और ऐसे प्रभारों के परिणामस्वरूप एमबीपीटी के पक्ष में पुनर्ग्रहणाधिकार सृजित किया गया है जोकि ऋणभारों की प्रकृति में है। और कि ऋणभार खरीदार के विरुद्ध यहां लागू करने की मांग की गई है। एमबीपीटी खरीदार से क्या वसूल कर रहा है, बिक्री के बिल की तारीख के बाद पोत के लंगरगाह से प्रोद्भूत प्रभार है और खरीदार को इसके अमिग्रहण की सुपुर्दीर्घी है। यदि परिणामस्वरूप इसकी बिक्री के प्लाइंट पर 30 दिनों से अधिक के लिए लंगरगाह प्लाइंट विशेष पर पोत का गोदीकरण किया जा रहा हो, आगे लंगरगाह के लिए दर विशेष आकर्षित की गई है, यह दर इसके ऋणभार की बजाय पोत की शर्त के साथ जुड़ा है। इस प्रकार, नौ-अधिकरण अधिनियम की धारा 8 यहां लागू नहीं की गई है।
6. जैसाकि उच्चतम न्यायालय ने मद्रास पत्तन के न्यासियों बनाम मै. अमीनचंद परारेलाल1 के मामले में स्पष्ट किया है, कोई धारा 42 के खंड (ग) और (घ) में यथा विनिर्दिष्ट क्रेनभाडे अथवा स्टोर भाडे के रूप में बोर्ड की सेवाओं के लाभ की अपेक्षा करता है तो निर्धारित दरों पर ऐसी सेवाओं के लिए अदायगी करनी होगी। ये दरें बोर्ड और इन सेवाओं के उपयोक्ता के बीच संविदा की प्रकृति में हैं। यह अनावश्यक है कि सेवाएं, उपयोक्ता के नजरिये से, इस रूप में विकल्प कि वह उनसे इसकी अपेक्षा करे अथवा नहीं अथवा उनसे स्वयं प्राप्त करने के सिवाय कोई विकल्प नहीं है। यदि इन सेवाओं का भुगतान नहीं किया गया हो तो, बोर्ड उनकी ऐसी सेवाओं के अधीन गुड्स पर अपने साविधिक पुनर्ग्रहणाधिकार का प्रयोग कर सकता है और लागू कर सकता है। यहां तक कि यदि खरीदार को, वर्तमान मामले में, बिक्री के बिल की तारीख से बोर्ड की सेवाओं के प्रयोग के लिए कहा गया हो क्योंकि यह उसकी स्थिति पर नहीं था कि पोत को लंगरगाह प्लाइंट विशेष पर गोदीकरण किया गया था, किन्तु बोर्ड द्वारा ऑफर की गई सेवाओं के लिए अदायगी करनी होगी और ऐसा भुगतान ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरमान के अधीन निर्धारित दर पर होने चाहिए।

7. विद्वत् एकल न्यायाधीश ने, इस विवादित आदेश में, लंगरगाह शुल्कों के बिल के शोधन का आदेश करने के लिए नौ—अधिकरण अधिनियम की धारा 8 के अधार पर कार्यवाही की थी। जैसाकि हमने ऊपर प्रदर्शित किया है, बिक्री के बिल की तारीख के बाद देय लंगरगाह शुल्कों के मामले में धारा 8 की निश्चित ही कोई भूमिका नहीं है। तदनुसार, विवादित आदेश को अनवरत नहीं रखा जा सकता क्योंकि यह लंगरगाह प्रभारों के शोधन के आदेश से संबंधित है।
8. आवेदक ने वर्तमान मामले में क्रॉस आपत्ति दाखिल की थी। क्रॉस आपत्ति में दो निवेदन किए गए हैं। प्रथम, यह निवेदन किया गया है कि लंगरगाह प्रभार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50—ख के अधीन “पत्तन देयताएँ” अभिव्यक्ति में सम्मिलित हैं। धारा 50—ख के अधीन, जब पोत पत्तन में प्रवेश करता है तो किन कोई कार्गा अथवा यात्री उतारा या लिया नहीं जाता है, ऐसी स्थिति में, दर के आधे से अधिक नहीं होना चाहिए जोकि अन्यथा प्रभार्य होगा। इस प्राक्षान के अधीन, यह निवेदन किया गया है कि अधिनियम के अधीन पत्तन देयताएँ परिभाषित नहीं की गई हैं, पत्तन के परिसर में देय सभी प्रभार “पत्तन देयताएँ” की बृहत् अभिव्यक्ति के भीतर सम्मिलित किया जाना चाहिए। क्या पत्तन देयताएँ महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50—ख के अर्थ में पत्तन परिसर के भीतर प्रभार्य अन्य प्रभार (अर्थात् पत्तन प्रवेश प्रभारों से इतर प्रभार) इस प्याइंट के अलावा है। वर्तमान मामले में पत्तन परिसर में सेवाओं के उपयोग के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमान है, और पत्तन देयताओं के लिए अलग मान दिया गया है, जोकि अधिसूचना के खंड 2.16 में, जबकि लंगरगाह शुल्क अधिसूचना के खंड 2.15 में पत्तन परिसर के भीतर किसी लंगरगाह प्याइंट विशेष अथवा पोत की लाईंग के लिए अलग से दिए गए हैं। पक्षों के बीच संव्यवहार जैसाकि उनके द्वारा क्रमशः दाखिल हेतुवाद भी दोनों स्टेकहोल्डरों की ओर से यही समझ दर्शाता है; एमबीपीटी और आवेदक दोनों ने पत्तन देयताओं और लंगरगाह शुल्कों को प्रशुल्क अधिसूचना के पृथक अलग—अलग खंडों द्वारा शासित पृथक प्रभारों के रूप में समझा है।
9. क्रॉस—आपत्ति का दूसरा पहलू पाइलटेज प्रभारों से संबंधित है, जोकि एमबीपीटी द्वारा खरीदार को दिए गए कुल बिल का अहमत्वपूर्ण भाग है। विवादित आदेश में पाइलटेज प्रभारों का कोई संदर्भ नहीं पाया गया है। तथापि, यह निवेदन किया गया है कि यदि इन प्रभारों से संबंधित मुद्दा उठाने के लिए आदेश में आवेदक को स्वतंत्रता दी जाती है तो विवादित आदेश को चुनौती देते हुए एमबीपीटी द्वारा अपील दाखिल की गई है। यह निवेदन किया गया है कि ऐसी स्वतंत्रता में पाइलटेज प्रभारों के बारे में क्रॉस आपत्ति दाखिल करना छोड़ा भी शामिल है। आवेदक की क्रॉस आपत्ति के लिए आरक्षित स्वतंत्रता अधिनियम की धारा 50—ख के अधीन आधे लंगरगाह शुल्कों की वसूली के मुद्दे से संबंधित है; इसका कोई संकेत नहीं है कि पाइलटेज प्रभारों से संबंधित मुद्दे पर कोई स्वतंत्रता आरक्षित नहीं थी। अतः हमें क्रॉस आपत्ति के इस पहलू में भी कोई मेरिट नहीं मिली है।
10. तदनुसार, विद्वत् एकल न्यायाधीश के विवादित आदेश को निरस्त और खारिज करते हुए वाणिज्यिक अपील स्वीकार की गई है। उसके पक्ष में अंतरिम राहत की शर्त के रूप में आवेदक द्वारा जमा की गई राशि अब एमबीपीटी द्वारा वापिस ली जा सकती है। तथापि, ऐसा आहरण आज से चार सप्ताह की अवधि के लिए नहीं किया जाएगा। क्रॉस आपत्ति निरस्त की गई है। लागतें इस मामले में लागतें होंगी।“
12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-
- माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 के आधार पर, न्यायालय के आदेश की तारीख से एक माह की अवधि के भीतर इस प्राधिकरण को आवेदन दाखिल करने के लिए नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी (एनएलएसएम—आवेदक) को निदेश देते हुए, एनएलएसएम—आवेदक ने पोत एमटी प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) की खरीद के संबंध में, एनएलएसएम—आवेदक द्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) को देय पत्तन लंगरगाह देयताओं से संबंधित विवाद के अधिनिर्णयन के लिए आवेदन दिनांक 05 सितंबर 2020 दाखिल किया था। अतः, एनएलएसएम—आवेदक द्वारा दाखिल किए गए आवेदन को निपटान के लिए लिया गया है ताकि माननीय उच्च न्यायालय के निदेश का पालन किया जा सके।
 - विषय—वस्तु से संबंधित दोनों पक्षों अर्थात् एनएलएसएम—आवेदक और एमबीपीटी से परामर्श कार्यवाही शुरू की गई थी। 17 नवंबर 2020 को दोनों पक्षों के साथ संयुक्त सुनवाई के लिए सहमति प्रदान की गई थी।
 - इस मामले के संक्षिप्त तथ्य हैं कि पोत एमटी प्रेम माला 17 जनवरी 2020 अथवा लगभग को एमबीपीटी के लंगरगाह में पहुंचा था। लंगरगाह प्रभार तब से प्रोद्भूत होने शुरू हो गए थे। पोत की गिरफ्तारी के बाद, जब पोत की नीलामी की गई थी, एनएलएसएम—आवेदक ने नौ—अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 की धारा 10 के अनुसार सभी प्रभारों और ऋणभारों से मुक्त, न्यायालय बिक्री द्वारा 07 जुलाई 2020 को पोत खरीदा था और 13 जुलाई 2020 को पोत का अभिग्रहण किया था।
- यह आवेदक का मामला है कि आवेदक ने सभी ऋणभारों, सभी दावों और प्रभारों से मुक्त न्यायालय नीलामी द्वारा पोत खरीदा था, पोत द्वाप्र किया गया और पोत को इस तरह माना गया कि बिक्री के बाद पहली बार नए स्वामियों की आज्ञा से पत्तन में आया हो।

इसके अलावा, आवेदक को निम्नतम स्लैब में रखना उचित होगा और कि पोत के अभिग्रहण/पोत के अभिग्रहण की तारीख को "पोत के आगमन के दिन 1" रूप में विचार करना उचित होगा और इस प्रकार सभी जरूरी गणनाओं के लिए शुरूआत की तारीख। इस प्रकार, आवेदक के अनुसार, इसके लिए पत्तन को 13 जुलाई 2020 के बाद राशि ₹. 10,41,932.50 की देयताओं की अदायगी बनती है, क्योंकि पोत पत्तन में 13 जुलाई 2020 को आया था और पोत के विराम के आधार पर एमबीपीटी द्वारा यथा वसूल उच्चतम स्लैब के अनुसार राशि ₹. 51,17,132/- नहीं।

- (iv). संदर्भित मामले में इस प्राधिकरण के समक्ष बात यह उठती है कि क्या एमबीपीटी वर्तमान मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में अनुमोदित प्रशुल्क/दरमानों के अनुसार लंगरगाह प्रभारों की उच्चतर दर पर इसके प्रभारों के लिए हकदार है, जहां आवेदक द्वारा पोत न्यायिक बिक्री में खरीदा गया था; अथवा यह माना जाएगा कि पोत ने एमबीपीटी लंगरगाह में तब प्रवेश किया था जब न्यायालय ने आवेदक के पक्ष में पोत की बिक्री की पुष्टि की थी और निम्नतर दर पर लंगरगाह प्रभार अदा करने होंगे और भले ही आवेदक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50-ए और 50-बी के अधीन 50 प्रतिशत छूट का हकदार हो जैसाकि आवेदक द्वारा दावा किया गया है।
- (v). दोनों पक्षों द्वारा तत्संबंधी निवेदनों पर विचार करते हुए, न्यायालय के आदेशों के अनुरूप पोत की बिक्री के लिए जारी शैरिफ नोटिस की प्रतियाँ, ऐसी बिक्री की निबंधन एवं शर्तें, और मुंबई के शैरिफ कार्यालय द्वारा स्थानीय समाचारपत्रों में प्रकाशित विज्ञापनों की प्रतियाँ भी आवेदक से प्राप्त की गई हैं और विचार किया गया है।
- (vi). एनएलएसएम—आवेदक ने जोरदार ढंग से निवेदन किया है कि उन्होंने पोत सभी पुग्रहणाधिकारों, दावों, ऋणभारों आदि से मुक्त पोत की खरीद की थी और, इसलिए, उनके पक्ष में बिक्री की पुष्टि की तारीख से, यह मानना होगा क्योंकि यदि पोत उस तारीख को पहुंचा था और लंगरगाह प्रभारों की अदायगी के लिए आवेदक की देयता प्रथम तारीख के रूप में उस तारीख को लेते हुए गणना की जाएगी। और ऐसी स्थिति में, पोत लंगरगाह में 30 दिनों से कम था और, परिणामस्वरूप, एनएलएसएम—आवेदक को प्रशुल्क के निम्नतर दर पर ही अदायगी करनी होगी, और प्रशुल्क की उच्चतर दर पर नहीं – जो केवल तभी लागू होगी यदि विराम की अवधि 30वें दिन के बाद थी।
- (vii). इसमें कोई संदेह नहीं है कि न्यायालय द्वारा पोतों की न्यायिक बिक्री पोतों पर सभी दावों, पुनर्ग्रहणाधिकारों, ऋणभारों आदि से मुक्त हैं। इसका अर्थ होगा कि कुछ भी और किसी ने भी पोत पर कोई दावे और/अथवा पुग्रहणाधिकारों और/अथवा किन्हीं ऋणभारों और/अथवा प्रभार हो; यह न्यायालय द्वारा पोत की बिक्री की पुष्टि की तारीख को पोत के विरुद्ध समाप्त हो जाएगा। इस संबंध में, यह कहना होगा कि इन सब का यह अर्थ होगा कि न तो न्यायालय के आदेशों के अनुरूप पोत के खरीदार, न ही पोत नीलामी खरीदार के पक्ष में बिक्री की पुष्टि की तारीख से पहले पोत के विरुद्ध मौजूद किन्हीं दावों, पुग्रहणाधिकारों, प्रभारों, ऋणभारों के लिए जिम्मेदार और/अथवा देय होंगे; और कि पोत सभी पूर्व दावों, पुनर्ग्रहणाधिकारों, किन्हीं भी ऋणभारों से मुक्त है।
- (viii). तथापि, उपर्युक्त को न्यायालय द्वारा पोत की बिक्री की पुष्टि की तारीख से पोत की देयताओं/देनदारियों से कोई लेनादेना नहीं है। न्यायालय द्वारा पोत की बिक्री के निबंधन एवं शर्तों का अवलोकन दर्शाता है कि यह बिक्री बिक्री के निबंधन एवं शर्तों और न्यायालय द्वारा पुष्टि किए जाने के अधीन है। पोत की बिक्री के निबंधन एवं शर्तों के खंड 5 से यह स्पष्ट है कि पोत प्रेम माला को मौजूदा स्थिति अर्थात् "जैसा है जहाँ है" और "जो है जहाँ है" आधार पर बेचा गया था। यदि वह पोत की बिक्री की निबंधन/शर्त थी, इसका एक ही निष्कर्ष निकलता है कि पोत पर जो भी लंगरगाह शुल्क और/अथवा प्रशुल्क लागू था, जोकि बिक्री की पुष्टि की तारीख को पोत द्वारा एमबीपीटी को देय और अदा किया जाना था, पोत/सफल नीलामी खरीदार को इसका एमबीपीटी को भुगतान करना था, और यह उसके पक्ष में बिक्री की पुष्टि की तारीख से खरीदार द्वारा देय जारी रहेगा।
- (ix). 'वह शर्त जिसमें वह मौजूद है' शब्दावली का केवल यह अर्थ ही हो सकता है कि चालू लागू प्रभारों और/अथवा प्रशुल्क को रोकना नहीं है जोकि 'जैसा है' होगा। दूसरे शब्दों में, गणनाओं और/अथवा प्रभारों की मात्रा में कोई परिवर्तन नहीं होगा जो लागू होगा, जोकि पत्तन के लागू प्रशुल्क के अनुसार होगा। खंड 5 का यह अर्थ भी होगा कि खरीदार पोत को भौतिक और/अथवा कानूनी स्थिति/शर्त में उस तरह लेगा जैसे यह बिक्री की पुष्टि किए जाने के समय था। इसका आशय लागू प्रभारों के मामले में उस समय पोत पर प्रभार्य पत्तन के प्रभावी लागू प्रशुल्क को शामिल करना हो सकता है। बिक्री की निबंधन एवं शर्तों में ऐसा कुछ नहीं होगा जिससे आवेदक के दावे को समर्थन मिलेगा कि यह मानना है कि पोत बिक्री की पुष्टि की तारीख को ही लंगरगरह में आया था/इसके पक्ष में बिक्री का बिल, और उसे प्रथम दिन के रूप में लिया जाना चाहिए, और लंगरगाह प्रभारों की तदनुसार गणना की जाएगी।

- (x). पोत, प्रेम माला की बिक्री की निबंधन एवं शर्तों के खंड 5 और 16 के सामंजस्यपूर्ण पठन से यह स्पष्ट होता है कि खरीदार बिक्री की पुष्टि की तारीख से पहले पोत पर अथवा द्वारा देय किसी दावों अथवा प्रभारों के लिए देनदार नहीं होगा। परंतु प्रशुल्क के अनुसार जो भी लागू प्रभार हों, बिक्री की पुष्टि की तारीख को और से, खरीदार की जिम्मेदारी और देनदारी होगी।
- (xi). उपर्युक्त के मददेनजर, यह पाया गया है कि आवेदक के दावे/निवेदनों का समर्थन करने का कोई कानूनी आधार नहीं है, और ये निबंधन एवं शर्तों के विपरीत और अस्थिर हैं जिसके अधीन खरीदार ने पोत खरीदा था, और बिक्री न्यायालय द्वारा उसके पक्ष में पुष्टि की गई थी।
- (xii). एनएलएसएम—आवेदक ने, पोत के खरीदार के रूप में, इस तथ्य की ओर ध्यान नहीं दिया था कि उसने ‘जैसा है जहाँ है’ पर पोत की खरीद की थी। यदि ऐसा है तो यह स्पष्ट है कि बिक्री की पुष्टि की तारीख को पोत पर जो भी लागू पत्तन देयताएं/पत्तन प्रभार/लंगरगाह प्रभार हैं, यह, उस तारीख को और से, पोत के खरीदार/नये स्वामी द्वारा देय होगे।
- (xiii). इस संबंध में, एमबीपीटी के दरमान का अवलोकन करने पर, इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/5/2019—एमबीपीटी दिनांक 24 जुलाई 2019 द्वारा, जो यह दर्शाता है कि एमबीपीटी को लागू लंगरगाह प्रभारों की अदायगी के लिए खरीदार की देयता के मामले में कोई अपवाद नहीं है। खंड 2.15 से यह बहुत स्पष्ट है कि, यदि कोई पोत किसी लंगरगाह प्लाइंट पर रहता है, तालिका के कॉलम सं. 2 में दर्शाया गया, लंगरगाह शुल्क कॉलम 3 के अनुसार वसूल किए जाएंगे; और उसके अंतर्गत टिप्पणियों से यह भी स्पष्ट होता है कि लंगरगाह शुल्क पोत द्वारा लंगर डाले जाने के समय से कुछ छूटों के साथ लंगरगाह बर्थ को छोड़ने तक वसूल किए जाएंगे। खंड 2.15 में दिए गए अपवर्जनों में पोत की बिक्री शामिल नहीं है। तनुसार, एसओआर में ऐसा कुछ नहीं है जो एनएलएसएम—आवेदक को बचायेगा।
- (xiv). नेन लियान शिप मेनेजमेंट द्वारा कही गई बातों के सार में कहीं भी पोत प्रभारों के बारे में नहीं कहा गया है, यह अपेक्षा की गई है कि पोत की बिक्री की पुष्टि को उस तारीख से मानना होगा जब पोत पत्तन में प्रवेश करता है। किसी भी स्थिति में, ऐसी बिक्री के निबंधन एवं शर्तों के मददेनजर, यह इस तरह का मामला नहीं हो सकता, ऐसी बिक्री की निबंधन एवं शर्तों के मददेनजर, बोलीदाता/भावी खरीदार (उसके द्वारा अपनी बोली जमा किए जाने से पहले भी) जानता है कि उच्च न्यायालय द्वारा पोत की बिक्री की पुष्टि किए जाने की तारीख से, पत्तन प्रभार/लंगरगाह प्रभार आदि उसके द्वारा देय होंगे। तदनुसार, विवंध भी परिचालित किया जाएगा।
- (xv). नौ—अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 की धारा 8 का एनएलएसएम—आवेदक के निवेदनों में उल्लेख किया गया है और सार दिया गया है। निःसंदेह, यहां इससे पूर्व पहले ही बताया गया है, उच्च न्यायालय द्वारा पोत की बिक्री की पुष्टि पर, खरीदार में विनिहित पोत की संपत्ति, सभी ऋणभारों, पुनर्ग्रहणाधिकारों, संलग्नकों, पंजीकृत बंधनों और पोत पर इसी तरह के प्रभारों से मुक्त हैं। खंड 8 यह पुष्टि करता है कि सांविधिक रूप से खरीदार सभी पुनर्ग्रहणाधिकारों से मुक्त पोत प्राप्त करता है। इसका अर्थ यह नहीं है, न ही यह आशय है, पत्तन बिक्री की पुष्टि की तारीख को केवल पत्तन में आना नहीं माना जाएगा, अथवा पत्तन देयताओं/लंगरगाह प्रभारों की गणनाओं के प्रयोजनों के लिए ऐसी कोई बात। यह सांविधिक अथवा उक्त खंड के आशय को नहीं दर्शाता है; और, यह नहीं हो सकता। निवेदन में रेखांकित भाग, अर्थात् ‘पोत पर समान प्रकृति के प्रभार’ किसी प्रभारों, जैसे ऋणभारों, पुनर्ग्रहणाधिकार अथवा पंजीकृत बंधन से संबंधित है, और प्रभारों, दरों आदि से संबंधित नहीं है, अन्यथा उच्च न्यायालय द्वारा बिक्री की पुष्टि की तारीख से और को पोत द्वारा पत्तन और/अथवा किसी सांविधिक प्राधिकरण को देय से आगे। इस निवेदन के समर्थन में कुछ भी नहीं है कि पोत को 13 जुलाई 2020 को केवल पत्तन में आया माना जाए, जैसाकि एनएलएसएम—आवेदक द्वारा गलत दावा किया गया है।
- (xvi). नौ—अधिकरण अधिनियम और पोत की न्यायिक बिक्री के संबंध में नौ—अधिकरण पद्धतियों के मददेनजर, यह कहना है कि आवेदक का निवेदन/दावा सही नहीं है – और कानून में समर्थित नहीं है; और एमबीपीटी इसकी ओर से दिए गए इसके बिल के अनुसार प्रभारों के लिए निश्चित रूप से पात्र है।
- (xvii). यह भी नोट किया जाए कि एमबीपीटी स्पष्ट है कि यह केवल आखिरी 2 दिनों के लिए है और उन्होंने विदेशगामी पोत के रूप में लंगरगाह प्रभारों की वसूली की थी और, उससे पूर्व, उन्होंने केवल तटीय पोत के रूप में प्रभारों की वसूली की थी। यह देखा गया है कि एमबीपीटी की मांग में कोई अशक्तता नहीं है और यह अनुमोदित प्रशुल्क अथवा एसओआर के अनुसार है।

- (xviii). इस मुद्दे से संबंधित किसी संविधि और/अथवा कानून और/अथवा किसी संवाद में ऐसा कुछ नहीं कहा गया है जो अपेक्षा और/अथवा कानूनी फिक्शन ला सके जिसके द्वारा यह माना जा सके कि पोत ने उच्च न्यायालय द्वारा बिक्री की पुष्टि किए जाने की तारीख को ही पत्तन में प्रवेश किया था। मुंबई पत्तन के अनुमोदित प्रशुल्क के अधीन पोत पर जो भी प्रभार लागू थे, खरीदार पोत की बिक्री की पुष्टि किए जाने की तारीख से उस प्रभार की अदायगी करने के लिए बाध्य और देनदार है। अधिनियम की धारा 8 पहले संचयित प्रभारों के मुगतान से खरीदार/पोत को सुरक्षित करता है, जिसके लिए खरीदार की कोई देनदारी नहीं होगी।
- (xix). निःसंदेह, यह बिक्री पुनर्ग्रहणाधिकारों, ऋणभारों आदि से मुक्त है; तथापि, यह बिक्री 'जैसा है जहाँ है' आधार पर भी है; और बिक्री की निबंधन एवं शर्तों और अथवा दरमानों और/अथवा प्रशुल्क में ऐसा कुछ नहीं कहा गया है जिसके लिए पत्तन को बिक्री के बिल की तारीख/बिक्री की पुष्टि की तारीख को खरीदार के नये स्वामित्व के अधीन पोत की प्रथम तारीख ऐसी तारीख जब पोत लंगरगाह में आया था को मानने की आवश्यकता पड़े, और पोत यथा लागू लंगरगाह प्रभार प्रोद्भूत करता रहेगा और अदायगी करता रहेगा, यदि वह 30 दिनों से अधिक लंगरगाह में रही हो।
- (xx). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50-क और 50-ख से संबंधित निवेदनों के संबंध में, यह स्थीकृत स्थिति है कि जब पोत मुंबई पत्तन में आया था, वह कार्गो की उत्तराई के लिए आया था, और वह ब्लास्ट में नहीं थी। कार्गो को उतारने के बाद, पोत को गिरफ्तार कर लिया गया था और वह गिरफ्तार किए जाने के समय से लंगरगाह में रही थी। उसके मद्देनजर, इस प्राधिकरण का मत है कि धारा 50-क और 50-ख वर्तमान मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होगी।
- (xxi). इस मामले में निवेदनों और सुनवाई के निष्कर्ष के बाद, और मामले पर विचार करते समय, आवेदक ने हमें सूचित किया था कि बंबई उच्च न्यायालय ने यह निर्णय देते हुए उस मामले में पोत के नीलामी खरीदार के पक्ष में वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल सं. 2020 का 3579 में शैरिफ की रिपोर्ट 2020 का 53 में दूसरे अंतरिम आवेदन (एल) सं. 2020 का 6531) में आदेश दिनांक 6 जनवरी 2021 पारित किया था कि 30 दिनों के बाद की अवधि के लिए विनिर्दिष्ट दर पर लंगरगाह प्रभारों की अदायगी की देयता से खरीदार को मुक्त नहीं किया जा सकता और एमबीपीटी 30 दिनों के बाद की अवधि के लिए उच्चतर दर लागू नहीं कर सकता। माननीय एकल न्यायाधीश ने निर्णय दिया था कि आवेदक को 30 दिनों से कम अवधि अर्थात् न्यायालय द्वारा बिक्री की पुष्टि किए जाने की तारीख से पोत का नौप्रस्थान किए जाने तक, के लिए प्रशुल्क की निम्नतर दर पर लंगरगाह प्रभारों की अदायगी करनी होगी। उक्त निर्णय के अनुसार, जहाँ तक आवेदक (खरीदार) का संबंध है, प्रोद्भूत लंगरगाह प्रभारों के लिए शुरुआती बिन्दु बिक्री का बिल जारी किए जाने की तारीख और समय है, और उससे पहले नहीं, और लागू होने वाली दर उस तारीख से निर्धारित की जाएगी। उक्त आदेश में यह कहा गया है कि पत्तन बिक्री प्रक्रिया (प्रभारों की उच्चतर दर के आधार पर) से कमी, यदि कोई हो, को पूरा कर सकता है।
- उक्त आदेश के अवलोकन पर, इस मामले में यह देखा गया है कि 'जैसा है जहाँ है' आधार पर बिक्री का मुद्दा, और बिक्री की निबंधन एवं शर्तें उक्त आदेश दिनांक 6 जनवरी 2021 में न्यायालय द्वारा विचार नहीं किया गया है। तथापि, बंबई उच्च न्यायालय की खंड पीठ में एमबीपीटी द्वारा दाखिल की गई अपील में आदेश दिनांक 06 जनवरी 2021 का विरोध करते हुए, एकल न्यायाधीश का आदेश अमान्य घोषित कर दिया गया है और खंड पीठ द्वारा खारिज कर दिया गया है।
- (xxii). यह प्राधिकरण इस तथ्य के आधार पर समाहार करने के लिए प्रवृत्त है कि कि बिक्री 'जैसा है जहाँ है' आधार पर की गई थी जिसपर माननीय उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा अपने उपर्युक्त निर्णय/आदेश में समर्थित किया गया था।
13. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, इस प्राधिकरण को एनएलएसएम एलएलसी द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष दाखिल किए गए आवेदन दिनांक 05 सितंबर 2020 में कोई मेरिट दिखाई नहीं दी। अतः एनएलएसएम एलएलसी को 13 जुलाई 2020 से 9 अगस्त 2020 के बीच की अवधि के लिए एमबीपीटी के बिल दिनांक 17 अगस्त 2020 के अनुसार रु. 51,17,132/- के पत्तन प्रभारों की अदायगी करनी होगी।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III / 4 / असा. / 37 / 2021-22]

अनुबंध

मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा अपने आवेदन में किए गए निवेदनों, उन पर एमबीपीटी की टिप्पणियों, मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी द्वारा उस पर अपने प्रत्युत्तर में की गई काउंटर अभ्युक्तियों और एमबीपीटी उत्तर/एनएलएसएमएलएलसी के प्रत्युत्तर पर सर-जोइंडर का तुलनात्मक विवरण नीचे तालिकाबद्द किया गया है:-

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
1.	वर्तमान आवेदन में आवेदक संयुक्त अरब अमीरात के कानूनों के अधीन निगमित कम्पनी है जिसका पंजीकृत कार्यालय उपर्युक्त कॉर्पोरेशन टाइटल में उल्लिखित कार्यालय है। आवेदक 2015 से तकनीकी और वाणिज्यिक दोनों के जलयान प्रबंधन, निरीक्षण, तकनीकी पर्यवेक्षण आदि में संलिप्त कम्पनी है।	प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं है और यहां दिए गए विवरणों को स्वीकार नहीं किया है क्योंकि वे आवेदकों की व्यक्तिगत जानकारी में हैं और आवेदकों को उसके मजबूत सबूत के साथ रखा जाता है।	यह रिकार्ड का मामला है कि वर्तमान आवेदन में आवेदक संयुक्त अरब अमीरात के कानूनों के अधीन निगमित कम्पनी है जिसका पंजीकृत कार्यालय उपर्युक्त कॉर्पोरेशन टाइटल में उल्लिखित कार्यालय है। आवेदक 2015 से तकनीकी और वाणिज्यिक दोनों के जलयान प्रबंधन, निरीक्षण, तकनीकी पर्यवेक्षण आदि में संलिप्त कम्पनी है और इसे माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेशों द्वारा मंडित किया गया है।	-
2	वर्तमान आवेदन में प्रतिवादी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अधीन गठित निगमित निकाय है, इसका कार्यालय उपर्युक्त कॉर्पोरेशन टाइटल में उल्लिखित पते पर है।	प्रतिवादियों ने कहा है कि इसमें दिए गए विवरण सही हैं।	इसपर टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	-
3	वर्तमान आवेदन माननीय बंबई उच्च न्यायालय के माननीय श्री न्यायमूर्ति एस. सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 के निदेशों के अधीन आवेदक द्वारा दाखिल किया गया है, जिसमें आवेदक को पत्तन लंगरगाह प्रभारों की मात्रा के अधिनिर्णयन के लिए इस माननीय प्राधिकरण के समक्ष आवेदन देने की वरीयता देने का निर्देश दिया गया था, और इस प्रकार आवेदक ने वर्तमान आवेदन देने को वरीयता दी			

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	है।			
4	17 जनवरी 2020 को अथवा लगभग, पोत एम.टी. प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) ("पोत") मुंबई लंगरगाह, मुंबई ¹ पत्तन न्यास, मरीन विभाग पहुंचा था और तब से लंगरगाह प्रभारों का उपार्जन शुरू हुआ था।	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने 17/01/2020 से लंगरगाह प्रभारों की वसूली शुरू की थी जैसाकि आवेदकों द्वारा गलत बताया गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि उक्त पोत कार्गो परिचालन के लिए एजेंसी ऑफ इंडियन ऑयल कारपोरेशन लि. (आईओसीएल) के अधीन जेडी-2 (वीसीएन: 2001314) में 17/01/2020 को रात्रि 9:42 बजे मुंबई के पत्तन तथा हारबर के भीतर पहुंच गया था। उक्त पोत 20/01/2020 को सायं 4:30 बजे ए2 लंगरगाह में स्थानांतरित किया गया था क्योंकि पोत को न्यायालय द्वारा गिरफतार किया गया था और 05/02/2020 को अपराह्न 01:54 बजे जेडी-2 में स्थानांतरित किया गया था। तब पोत को 10/02/2020 को अपराह्न 2:54 बजे जेडी-2 में स्थानांतरित किया गया था। तब पोत को 10/02/2020 को अपराह्न 01:48 बजे जेडी-2 में स्थानांतरित किया गया था। तब पोत की एजेंसी 11/02/2020 को सायं 06:30 बजे आईओसीएल से मै. अरगोजी शिपिंग एजेंसी प्रा. लि. को स्थानांतरित की गई थी। पोत 13/07/2020 को सायं 5:00 तक मै. अरगोजी शिपिंग एजेंसी प्रा. लि. की एजेंसी के अधीन ए2 लंगरगाह में था। तब एजेंसी को 13/07/2020 को अपराह्न 01:01 बजे मै. जे. एम. बकशी एंड कं. को स्थानांतरित किया गया था। पोत ने 09/08/2020 को पूर्वाह्न 10:54 बजे नौप्रस्थान किया था। अतः, उपर्युक्त पोत 12/02/2020 को अपराह्न 01:48 बजे से 09/08/2020 को पूर्वाह्न 10:30 बजे तक लंगरगाह ए2 लंगरगाह में था।	इस बात से इंकार किया गया है कि प्रतिवादियों ने केवल 12 फरवरी 2020 से पोत पर प्रभार वसूल करना शुरू किया था। आवेदकों के निवेदनों को प्रतिवादी द्वारा असामान्य रूप से गलत परिभाषित किया गया था। आवेदक अपने आवेदन द्वारा इस माननीय प्राधिकरण के नोटिस में लाया गया था कि पोत जनवरी 2020 में कई बार मुंबई के पत्तन तथा लंगरगाह में पहुंचा था। प्रतिवादी की ओर यह कहना गलत है कि प्रभार केवल 12 फरवरी 2020 से वसूल किए गए थे। पोत पर ये प्रभार 17 जनवरी 2020 को इसके आगमन से वसूल किए जा रहे थे, यद्यपि मिन्न लंगरगाह शिथिति में।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
5	18 जनवरी 2020 को, माननीय बंबई ¹ उच्च न्यायालय (कोरम: श्री न्यायमूर्ति के. आर. श्रीराम) द्वारा पारित आदेश द्वारा, पोत को माननीय वाणिज्यिक	प्रतिवादियों ने कहा है कि इसमें दिए गए विवरण रिकार्ड का मामला है।	इसपर टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	-

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) सं. 2020 का 3 में एक इंजीनियरिंग एप्लाइंसिस द्वारा गिरफ्तार किया गया था। तत्पश्चात्, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: श्री न्यायमूर्ति के.आर. श्रीराम) द्वारा 31 जनवरी 2020 को पारित आदेश द्वारा पोत को वाणिज्यिक नौ-अधिकरण मुकदमा (एल) 2020 का 7 में एक एक्सिस ट्रस्टी सर्विसस लि. द्वारा गिरफ्तार किया गया था। उक्त आदेशों की प्रतियां इसके साथ अनुबंधित की गई हैं और क्रमशः एक्जिबिट “क” और एक्जिबिट “ख” के रूप में चिह्नित किया गया है।</p>			
6	<p>उसके बाद, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: श्री न्यायमूर्ति जी.एस. कुलकर्णी) द्वारा पारित आदेश दिनांक 26 मई 2020 द्वारा, नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी (“आवेदक”) पोत एम.टी. प्रेम माला (आईएमओ सं. 9209972) (“पोत”) की नीलामी प्रक्रिया में उच्चतम बोलीदाता था। उसके बाद, आवेदक ने सफलतापूर्वक संपूर्ण राशि भारतीय रूपये 36,40,00,000 (भारतीय रूपये छत्तीस करोड़ चालीस लाख) न्यायालय में जमा करवा दी थी, जिसकी पुष्टि माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 3 जुलाई 2020 द्वारा की गई है। आदेश दिनांक 26 मई 2020 और 3 जुलाई 2020 की</p>			

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	प्रतियां क्रमशः <u>एकिजिबिट “ग”</u> और <u>एकिजिबिट “घ”</u> रूप में संलग्न और चिह्नित की गई हैं।			
7	यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक ने वास्तव में पोत न्यायालय बिक्री द्वारा खरीदा था, नौ-अधिकरण (न्यायाधिकार और मेरीटाइम दावों का निपटान) अधिनियम, 2017 (“नौ-अधिकरण अधिनियम, 2017”) की धारा 10 के अनुसार सभी प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त।	उक्त पोत सभी ऋणभारों अर्थात् उक्त पोत की बिक्री से पहले के ऋणभार से मुक्त बैचा गया था। प्रतिवादियों ने कहा है कि उनकी साधिक देयताएं जो बिक्री से पहले प्रोद्भूत हुई थीं उनका उक्त पोत की बिक्री प्रक्रिया से भुगतान किया गया है। रु. 51,17,132/- की राशि में एकिजिबिट-1 के अनुसार प्रभार 13/07/2020 से 09/08/2020 तक की अवधि अर्थात् आवेदक के उक्त पोत के स्वामी बनने के बाद की के लिए है। उक्त प्रभार एसओआर के अनुसार वसूल किए जाते हैं जिन्हें टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है। इस बात से इंकार किया गया है कि रु. 51,71,132 की राशि में एकिजिबिट-1 के अनुसार प्रभार (13 जुलाई 2020 से 9 अगस्त 2020 अर्थात् आवेदक के पोत का स्वामी बनने की तारीख के बाद) एसओआर के अनुसार वसूल किए जाते हैं जोकि टीएमपी द्वारा अनुमोदित है। यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी को उच्चतम स्लैब में रखा गया था और वे प्रभार वसूल किए गए हैं जोकि पूर्व स्वामियों/स्वामियों के एजेंटों की कार्रवाईयों और चूक द्वारा ऋणभार हैं।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं की गई है।
8	तत्पश्चात्, आवेदक के पक्ष में पोत के स्वामित्व के स्थानांतरण को सुनिश्चित करते हुए उच्च न्यायालय नौ-अधिकरण रजिस्ट्रार, बंबई उच्च न्यायालय के माध्यम से आवेदक के पक्ष में बिक्री का बिल दिनांक 7 जुलाई 2020 जारी किया गया था, क्योंकि आवेदक ने राशि सफलतापूर्वक माननीय न्यायालय में जमा करवा दी थी। बिक्री के बिल दिनांक 7 जुलाई 2020 की प्रतिलिपि अनुबंधित की गई है और <u>एकिजिबिट “ड”</u> रूप में चिह्नित किया गया है।	प्रतिवादियों ने कहा है कि इसमें दिए गए विवरण रिकार्ड का मामला है।	इस पर टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	-
9	बिक्री के बिल की मूल प्रति प्राप्त होने पर, आवेदकों ने पोत के अधिकारप्राप्त स्वामियों के रूप में पोत के अॅन बोर्ड क्रू	प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं है और यहां दिए गए विवरणों को स्थीकार नहीं किया है क्योंकि वे आवेदकों की व्यक्तिगत जानकारी में हैं। माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित	यह इंकार किया गया है कि प्रतिवादियों को आवेदन के अनुच्छेद 9 में दिए गए विवरणों की जानकारी नहीं है क्योंकि इसके बारे में उल्लेख	-

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>को अपने स्वयं के क्रू से बदलने को वरीयता दी थी। दुर्भाग्यवश, पोत के ऑन-बोर्ड क्रू ने पारिश्रमिकों का भुगतान नहीं किए जाने के कारण 2020 के शुरुआती महीनों में सहयोग नहीं किया था। उसके बाद, 9 जुलाई 2020 को, आवेदक के सामने पेश आई मुश्किलों के बारे में माननीय न्यायालय को बताया गया और इसके आलोक में, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति बी.पी. कोलाबावाला) द्वारा पारित आदेश दिनांक 9 जुलाई 2020 द्वारा पोत के ऑन-बोर्ड क्रू को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया गया था कि आवेदक के नियुक्त क्रू को पोत का भार सुगमतापूर्वक हस्तांतरित कर दिया जाए। आदेश दिनांक 9 जुलाई 2020 के अनुसरण में, आवेदक केवल कब्जा लेने और 13 जुलाई 2020 को पोत के बोर्ड पर अपना क्रू रख पाया था। माननीय श्री न्यायमूर्ति बी.पी. द्वारा पारित आदेश दिनांक 9 जुलाई 2020 की प्रति यहां पर अनुबंधित की गई है और एक्जिबिट “च” के रूप में चिह्नित किया गया है।</p>	<p>आदेश दिनांक 09/07/2020 रिकार्ड का मामला है।</p>	<p>किया गया है और आवेदन के साथ यथा अनुबंधित माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति बी.पी. कोलाबावाला) द्वारा पारित आदेश में विचार किया गया है।</p>	
10	<p>यह देखना महत्वपूर्ण है कि यह पोत पूर्व स्वामियों द्वारा इस दशक के मध्य में किसी समय आयात किया गया था। आयात के समय पोत ने अपनी हैसियत विदेशगामी ट्रेड पोत से तटीय ट्रेड पोत</p>	<p>प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं है और स्वीकार नहीं किया है कि प्रात को पूर्व स्वामियों द्वारा इस दशक के मध्य में किसी समय आयात किया गया था और आवेदक उसका पक्का सबूत नहीं रख सका था। प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं थी और यह स्वीकार नहीं किया था कि पोत ने आयात के समय अपनी</p>	<p>इस बात से इंकार किया गया है कि प्रतिवादियों को पोत के हैसियत परिवर्तन और पोत कब आयात किया गया था इसकी जानकारी नहीं थी। इसके अलावा, यह ज्ञात तथ्य है कि पोत के नौप्रस्थान और/अथवा परिवर्तन के लिए आवश्यक मंजूरियां</p>	<p>प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि एसओआर के अनुसार वसूल किए जाने वाले प्रभार कार्रवाईयों द्वारा भारग्रस्त हैं और यथा अभिकथित पूर्व स्वामियों/स्वामियों के एजेंटों की चूक है।</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>में परिवर्तित करवाई थी पोत की खरीद पर आवेदक पोत की तटीय ट्रेड पोत की इसकी मौजूदा हैसियत कसे वापिस वही विदेशगामी ट्रेड पोत की हैसियत चाहता था। तदनुसार, पोत की हैसियत बदलने के लिए, आवेदक को पत्तन प्राधिकारियों एवं सीमाशुल्क प्राधिकारियों दोनों से मंजूरियों की आवश्यकता होगी।</p>	<p>हैसियत विदेशगामी ट्रेड पोत से तटीय ट्रेड पोत में बदल ली थी और आवेदक उसका पक्का सबूत है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि तटीय ट्रेड पोत से विदेशगामी ट्रेड पोत में पोत की स्थिति बदलने के लिए पत्तन प्राधिकारियों एवं सीमाशुल्क प्राधिकारियों दोनों की अनुमति की आवश्यकता है।</p>	<p>उपलब्ध करवाने के लिए सीमाशुल्क प्राधिकारियों को जरूरी दस्तावेज़ों और/अथवा प्रतिवादी से मंजूरियों की आवश्यकता पड़ती है। प्रतिवादी की ओर से ऐसे दस्तावेज उपलब्ध करवाने में विफल रहने के परिणामस्वरूप पोत को मंजूरियां प्राप्त करने और नौप्रथान करने के लिए अन्य अपेक्षित प्रमाणपत्र प्राप्त करने में विलंब हुआ था।</p>	
11	<p>आवेदक के पूर्व एजेंटों ने ईमेल दिनांक 16 जुलाई 2020 द्वारा आवेदक को उस पोत विशेष के आयात दस्तावें की सूची से अवगत करवाया था, जो तटीय ट्रेड पोत से विदेशगामी ट्रेड पोत में बदलने के लिए बिल्कुल जरूरी होंगे। इसके अनुसरण में, ईमेल दिनांक 16 जुलाई 2020 द्वारा, आवेदकों के अधिवक्ताओं ने आवेदक के पूर्व एजेंटों द्वारा ईमेल में यथा दिए गए अपेक्षित दस्तावेज प्राप्त करने के लिए शैरिफ के कार्यालय के उप शैरिफ, मुबई की सहायता मांगी थी। आवेदक के पूर्व एजेंटों से आवेदक को प्राप्त ईमेल दिनांक 16 जुलाई 2020 और उप शैरिफ, मुबई को संबोधित आवेदक के अधिवक्ताओं द्वारा ईमेल क्रमशः यहां अनुबंधित किए गए हैं और एक्जिबिट “छ” और एक्जिबिट “च” रूप में चिह्नित किया गया है।</p>	<p>प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं है और इसमें दिए गए विवरणों को स्थीकार नहीं किया गया है क्योंकि वे आवेदकों की व्यक्तिगत जानकारी में हैं और आवेदकों को उसके मजबूत प्रमाण में रखा गया है।</p>	<p>आवेदन के अनुच्छेद 11 और 12 में उल्लिखित ईमेल, दस्तावेज और घटनाएं रिकार्ड का मामला है और संदर्भ के लिए दोहराया नहीं जाएगा। यह देखना महत्वपूर्ण होगा कि उपर्युक्त ईमेल माननीय बंबई उच्च न्यायालय और इस माननीय अधिकरण के समक्ष शपथपत्र और वर्तमान आवेदन के माध्यम से रिकार्ड पर लाए गए थे।</p>	-
12	यद्यपि जरूरी आयात दस्तावेज प्राप्त करने की कोशिश की गई थी, आवेदकों के प्रतिनिधि कई बार सीमाशुल्क			

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	प्राधिकारियों के पास उन्हें इस तथ्य से अवगत करवाने गए थे कि आवेदक ने न्यायालय बिक्री द्वारा पोत खरीद लिया है, और आयात दस्तावेज नहीं होंगे।			
13	सीमाशुल्क प्राधिकारियों को माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुल्ते) द्वारा पारित आदेश दिनांक 3 जुलाई 2020 से प्रासंगिक सार और इसकी हैसियत में परिवर्तन के लिए पोत को सभी जरूरी मंजूरियां उपलब्ध करवाने तथा आदेश के अनुसार कार्य करने के लिए सभी जरूरी प्राधिकारियों को निदेश देते हुए शैरिफ कार्यालय द्वारा स्पष्ट रूप से जारी किए गए समर्थक पत्र दिनांक 13 जुलाई 2020 के बारे में अवगत करवाया गया था। उसके बाद, यह अधिवादित तथ्य है कि पोत को स्वामित्व के परिवर्तन की जानकारी थी।	जहां तक आवेदकों और सीमाशुल्क के बीच पत्राचार का संबंध है, प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं है और इसमें दिए गए बयानों को स्वीकार नहीं करता है क्योंकि वे आवेदकों की व्यक्ति जानकारी में है और आवेदकों को इसका पक्का सबूत देना होगा। जहां तक पोत के स्वामित्व के परिवर्तन का संबंध है, प्रतिवादियों का कहना है कि सांविधिक प्रभार प्रतिवादियों की सेवाएं लेने/संपत्ति का उपयोग करने की अवधि पर निर्भर करता है भले ही पोत का स्वामी कोई भी हो, यह संबंध में प्रतिवादी उपर्युक्त पैरा 6.1 (i) में अधिकरण का ध्यान आकर्षित करते हैं।	इस बात से इंकार किया गया है कि सांविधिक प्रभार प्रतिवादी की सेवाओं के उपयोग/संपत्ति के उपयोग की अवधि पर आधारित होते हैं भले ही पोत का स्वामी कोई भी हो। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी इस तथ्य को समझने में विफल रहा था कि पोत को न्यायिक नीलामी द्वारा खरीदा गया है और सभी ऋणभारों से मुक्त है। दरमानों के अनुसार प्रभारों की वसूली करना जैसा प्रतिवादी ने केवल वर्तमान मामले में किया है, यह प्रतिवादी का चिन्ताकुल स्वभाव दर्शाता है, यद्यपि उस पर विचार करने में विफल रहा है कि नए खरीदार को प्रतिवादी के व्यवहार के लिए जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता और/अथवा प्रतिवादी के फ़्लेक का सामना नहीं करना चाहिए।	यह आश्चर्यजनक है कि आवेदक दावा कर रहे हैं कि प्रतिवादियों से टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रभार नहीं लिए जाने चाहिए।
14	आदेश दिनांक 3 जुलाई 2020 और पत्र दिनांक 13 जुलाई 2020 प्रस्तुत करने के अनुसरण में और इसके अवलोकन पर, प्राधिकारियों ने राय व्यक्त की है कि उक्त आदेश और पत्र प्राधिकारियों को अवलोकन पर, प्राधिकारियों ने राय व्यक्त की है कि उक्त आदेश और पत्र प्राधिकारियों को केवल पोत का कब्जा लेने में आवेदक की सहायता करने का निदेश देते हैं और इसके अलावा कुछ नहीं। इसके अलावा, पत्तन प्राधिकारियों ने इनपर भुगतान नहीं किए गए और बकाया पत्तन देयताओं तथा मांगे गए	प्रतिवादी निम्नलिखित के आयात को नहीं समझ पाए थे: “आदेश दिनांक 3 जुलाई 2020 और पत्र दिनांक 13 जुलाई 2020 प्रस्तुत करने के अनुसरण में और इसके अवलोकन पर, प्राधिकारियों ने राय व्यक्त की है कि उक्त आदेश और पत्र प्राधिकारियों को केवल पोत का कब्जा लेने में आवेदक की सहायता करने का निदेश देते हैं और इसके अलावा कुछ नहीं।” प्रतिवादियों को यह नहीं पता कि वे विशेषतः किस “प्राधिकरण” अर्थात् सीमाशुल्क, डीजी शिपिंग अथवा किसी अन्य प्राधिकरण का उल्लेख कर रहे हैं। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया	आवेदन के अनुच्छेद 14 से यह स्पष्ट है कि उक्त अनुच्छेद में उल्लिखित प्राधिकरण प्रतिवादी और सीमाशुल्क प्राधिकारियों दोनों हैं। प्रतिवादी और सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने आदेश मांगे थे जिसमें उसके अनुसार कार्य करने के लिए प्राधिकारियों को निदेश देते हुए विशिष्ट आदेश दिए गए हैं। उक्त प्राधिकरण आदेशों को समझने में विफल रहे थे और केवल आदेश के कुछ शब्दों पर कार्य किया था, और इसके अलावा कुछ नहीं, जिसने आवेदक को ट्राइवल मुददों के लिए माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जाने के लिए मजबूर किया था जो	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि यह पूरी तरह से प्रतिवादियों की कार्रवाईयों के कारण विलंब की वजह से है और आवेदकों की लापरवाही के कारण नहीं है जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादी इस बात से इंकार करते हैं कि प्रतिवादी पोत को टीटीय पोत से विदेशी पोत में परिवर्तन के लिए आवेदक द्वारा अपेक्षित जरूरी दस्तावेज उपलब्ध करवाने में विफल रहे थे जिसके परिणामस्वरूप सीमाशुल्क प्राधिकारियों से जरूरी मंजूरियां प्राप्त करने में विलंब हुआ था, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादी इस बात से इंकार करते हैं कि प्रतिवादियों ने आवेदकों से सभी पूर्व देयताओं की

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	स्पष्टीकरण के बारे में आपत्तियां उठाई थीं। सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने एक बार फिर आयात दस्तावेजों पर कुछ आपत्तियां उठाई थीं और आवेदक के एजेंटों और प्रतिनिधियों को मौखिक रूप से संग्रेषित किया था कि चूंकि यह मामला अनुवर्ती तारीख के लिए सूचीबद्ध है, इसलिए वे अगली तारीख पर पारित होने वाले आदेश की प्रतीक्षा करेंगे।	है कि प्रतिवावदियों ने भुगतान नहीं किए गए और बकाया पत्तन प्रभारों पर कोई आपत्ति उठाई थी और इसपर स्पष्टीकरण मांगा गया था, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवावदियों ने इस ओर ध्यान दिलाया है कि बिक्री-पूर्व सांविधिक प्रभार मुंबई के शैरिफ द्वारा प्रतिवावदियों को ₹2,26,10,857/- का भुगतान पहले ही किया जा चुका है। प्रतिवावदियों ने आवेदकों को लंगरगाह प्रभारों और एसओआर के आधार पर प्रतिवावदियों की अन्य सांविधिक देयताओं की अदायगी करने के लिए कहा था। प्रतिवावदियों को इसकी जानकारी नहीं है और सीमाशुल्क द्वारा उठाई गई ऐसी तथाकथित आपत्तियों को स्वीकार नहीं करता है क्योंकि वे आवेदकों की व्यक्तिगत जानकारी में हैं और आवेदकों को उसके पक्के सबूत पेश करने चाहिए।	प्रतिवादी सहित प्राधिकारियों द्वारा उठाये जा रहे थे। इसके अलावा, वास्तव में यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवावदियों ने (आदेश दिनांक 3 जुलाई 2020 और 13 जुलाई 2020 के अनुसार) भुगतान नहीं किए गए और बकाया देयताओं पर कोई आपत्ति उठाये जाने से इंकार किया है, क्योंकि बिक्री-पूर्व सांविधिक देयताओं का मुंबई के शैरिफ द्वारा प्रतिवावदियों को पहले ही भुगतान किया जा चुका है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवावदियों की ओर बकाया बिक्री-पूर्व देयताएं अनुवर्ती आदेशों के अनुसार बाद की तारीख में मुंबई के शैरिफ द्वारा केवल मंजूर किए गए थे और/अथवा विलयर किए गए थे।	वसूली की मांग की थी जैसाकि आवेदकों द्वारा झूठ आरोप लगाया गया है, जैसाकि बताया गया है।
15	पत्तन एवं सीमाशुल्क प्राधिकारियों की कार्रवाईयों और असहयोगात्मक आउटलुक से व्यक्ति होकर, आवेदक के अधिवक्ताओं ने आवेदक को जरूरी सहायता प्रदान करने के लिए दिनांक 21 जुलाई 2020 को उप शैरिफ, मुंबई को ईमेल भेजा था ताकि दोनों प्राधिकारियों से जरूरी मंजूरियां प्राप्त की जा सकें। इसके आलोक में, उप शैरिफ ने यह मामला माननीय बंबई उच्च न्यायालय के समक्ष पेश किया था, शैरिफ की रिपोर्ट जिसमें आवेदक के सामने पेश आ रहे मुददों और माननीय बंबई उच्च न्यायालय से तदनुसार आदेशों की मांगी की गई थी। ईमेल	यह देखना महत्वपूर्ण है कि पत्र/ईमेल दिनांक 21/07/2020 आवेदकों द्वारा मुंबई के उप शैरिफ को संबोधित किया गया था, प्रतिवावदियों को उक्त पत्र/ईमेल की प्रति अग्रेषित किए बिना प्रतिवावदियों के पीछे। उक्त ईमेल दिनांक 21/07/2020 में कई झूठे और भ्रामक बयान हैं, यहां तक कि पूर्व स्वामियों से पोत की रजिस्ट्री का परिवर्तन डीसी/प्रतिवावदियों के हारबर मास्टर द्वारा नहीं किया जा सकता। आवेदकों के नाम पोत की रजिस्ट्री का परिवर्तन डीजी शिल्पिंग द्वारा किया गया है और तटीय से विदेशी में पोत का परिवर्तन सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा किया गया है। प्रतिवावदियों का कहना है कि पत्तन मंजूरी सीमाशुल्क द्वारा प्रदान की जाती है न कि प्रतिवावदियों द्वारा। प्रतिवावदियों का कहना है कि आवेदकों के नए एजेंट जे.एम. बक्शी को उक्त पोत की एजेंसी के स्थानांतरण की तारीख अर्थात् 13/07/2020 से मौजूदा एसओआर के अनुसार उक्त पोत के नौप्रस्थान की संभावित तारीख तक जिसपर उक्त एजेंटों द्वारा विवाद किया गया था,	इस बात से इंकार किया गया है कि पत्र/ईमेल दिनांक 21 जुलाई 2020 आवेदकों द्वारा मुंबई के शैरिफ को संबोधित किया गया था, प्रतिवावदियों के पीछे प्रतिवावदियों को उक्त पत्र/ईमेल की प्रति अग्रेषित किए बिना भी। इस बात से इंकार किया गया है कि उक्त ईमेल दिनांक 21 जुलाई 2020 में कई झूठे और भ्रामित करने वाले बयान दिए गए हैं जैसे पूर्व स्वामियों से आवेदकों को पोत की रजिस्ट्री बदलना, यह डीसी/प्रतिवावदियों के हारबर मास्टर द्वारा नहीं की जा सकती।	एम्बीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्त नहीं दी गई है।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	दिनांक 21 जुलाई 2020 की प्रति इसके साथ अनुबंधित की गई है और <u>एक्जिबिट “झ”</u> रूप में चिह्नित किया गया है।	अग्रिम पोत संबंधित प्रभार जमा करने का निदेश दिया गया था। उक्त एजेंटों के अनुसार, लंगरगाह प्रभार आरोपित आधार पर सही दर अर्थात् 0.1865 की बजाय 0.0746 की दर से वसूल किए जाने चाहिए कि एजेंसी 13/07/2020 को सायं 05:00 बजे स्थानांतरित की गई थी। उक्त एजेंटों को मौखिक रूप से स्पष्ट किया गया था कि एसओआर के अधीन, प्रभार लंगर के उपयोग की अवधि पर आधारित होते हैं भले ही स्वामित्व में बदलाव हुआ हो और कि क्योंकि उक्त लंगरगाह पर पोत विराम 30 दिनों से अधिक हो गया था, यह उच्चतर दर पर प्रभारित किया गया है।	आवेदक ने माननीय न्यायालय से प्रतिवादियों को निदेश दिए जाने की मांग की थी कि यह सुनिश्चित करने के लिए सभी मंजूरियां और/अथवा दस्तावेज जारी किए जाएं कि आवेदक संबद्ध प्राधिकारियों से पोत की रजिस्ट्री की कार्यवाही कर सकेगा। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पोत के परिवर्तन के लिए जरूरी दस्तावेज हैं जिन्हें प्रतिवादियों द्वारा आवेदक के पक्ष में मंजूर किए जाने की आवश्यकता है। इस बात से इंकार किया गया है कि आवेदक और/अथवा इसके एजेंट पर 0.0746 की बजाय प्रतिवादी द्वारा 0.1865 की दर वसूल की जाती है। इस बात से इंकार किया गया है कि एजेंटों को मौखिक रूप से यह स्पष्ट किया गया था कि एसओआर के अधीन, प्रभार स्वामित्व के बदलाव के होते हुए भी लंगरगाह की लंबाई के आधार पर थे और कि पोत विराम उक्त लंगरगाह में 30 दिनों से अधिक समय के लिए रुका था, इससे उच्चतर दर प्रभारित की गई है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक और/अथवा इसके एजेंटों पर 0.0746 की बजाय 0.1865 पर दरों की वसूली पूर्व स्वामी और/अथवा इसके एजेंटों की चूक के कारण ही है और वर्तमान मामले में आवेदक की कोई चिंता नहीं है, क्योंकि पोत सभी ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया है।	
16	उसके बाद, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) द्वारा पारित आदेश दिनांक 21 जुलाई 2020 द्वारा, हारबर मास्टर, पत्तन तथा सीमाशुल्क प्राधिकारियों को प्राधिकारियों से जरूरी मंजूरियां प्राप्त	प्रतिवादियों का कहना है कि जहां तक आदेश दिनांक 21/07/2020 का संबंध है यह रिकार्ड का मामला है। प्रतिवादियों को इसकी जानकारी नहीं है और स्वीकार नहीं किया है कि आवेदक आवेदक उक्त पोत के पूर्व स्वामियों और/अथवा किन्हीं अन्य स्रोतों से कोई अन्य दस्तावेज प्राप्त नहीं कर सका था क्योंकि वे आवेदकों की व्यक्तिगत जानकारी में हैं और	उनकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला हैं और इसलिए टिप्पणी की आवश्यकता नहीं है। इस बात से इंकार किया गया है कि प्रतिवादियों को इस तथ्य की जानकारी नहीं थी कि आवेदक उक्त पोत के पूर्व स्वामियों और/अथवा किन्हीं अन्य स्रोतों से कोई अन्य दस्तावेज प्राप्त नहीं कर सका था	एमबीपीटी द्वारा कोई विशेष अभ्युक्ति नहीं दी गई है।

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	करने के लिए अपेक्षित सभी जरूरी दस्तावेज प्राप्त करने के लिए आवेदक को सहयोग देने के लिए निदेश दिए गए थे। माननीय श्री च्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 21 जुलाई 2020 की प्रति इसके साथ अनुबंधित की गई है और <u>एक्जिबिट</u> “अ” रूप में चिह्नित किया गया है। दुर्भाग्यवश, आवेदक जरूरी मंजूरियां प्राप्त करने के लिए पूर्व स्वामियों और/अथवा किसी अन्य स्रोतों से कोई और दस्तावेज प्राप्त नहीं कर पाया था।	आवेदकों को उसके मजबूत प्रमाण देने होंगे।	वर्धोंकि इसे आदेश दिनांक 21 जुलाई 2020 में रिकार्ड किया गया है।	
17	उक्त आदेश दिनांक 21 जुलाई 2020 के अलावा, आवेदक के एजेंटों और प्रतिनिधियों ने पोत की हैसियत बदलने के लिए प्राधिकारियों के पास गए थे, परंतु सब व्यर्थ रहा जैसाकि बताया गया है कि प्रतिवादी दोहराते हैं कि रजिस्ट्री का बदलाव पत्तन के परिदृश्य में नहीं है।	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदकों के एजेंटों और प्रतिनिधियों ने पोत की हैसियत बदलने के लिए प्राधिकारियों के पास गए थे, परंतु सब व्यर्थ रहा जैसाकि बताया गया है कि प्रतिवादी दोहराते हैं कि रजिस्ट्री का बदलाव पत्तन के परिदृश्य में नहीं है।	यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदकों के प्रतिनिधि और एजेंट मंजूरियां प्राप्त करने के लिए प्रतिवादियों के पास गए थे जिससे कि वे आगे यह सुनिश्चित कर सकें कि सभी अपेक्षित दस्तावेज पोत की रजिस्ट्री के बदलाव के लिए सही हैं। यह प्रतिवादियों के गैर-सुगम व्यवहार के कारण था कि आवेदक को इससे संबंधित उपयुक्त आदेश प्राप्त करने के लिए माननीय च्यायालय में दोबारा जाना पड़ा।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशेष अभ्युक्तियां नहीं दिए गए हैं।
18	24 जुलाई 2020 को, आवेदकों के अधिवक्ताओं ने निम्नलिखित को जरूरी निदेश दिए जाने का अनुरोध करते हुए मुर्बइ के शैरिफ को एक ईमेल भेजा था: क). पत्तन, यह सुनिश्चित करने के लिए कि पोत को नौप्रस्थान करने के लिए आवेदक को अपेक्षित पत्तन मंजूरियां प्रदान की जाएं और आवेदक के पूर्व एजेंटों से जेएम बक्शी को एजेंसी	यह बताना महत्वपूर्ण है कि पत्र/ईमेल दिनांक 24/07/2020 प्रतिवादियों को उक्त पत्र/ईमेल की प्रति अग्रेषित किए बिना भी प्रतिवादियों के पीछे मुंबई के उप शैरिफ को आवेदकों द्वारा संबोधित किया गया था। उक्त ईमेल दिनांक 24/07/2020 में कई झूठे और भ्रामक विवरण हैं जैसे सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 42 के अधीन पत्तन मंजूरी सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा प्रदान की जाती है न कि प्रतिवादियों द्वारा। प्रतिवादियों का कहना है कि तटीय से विदेशी में उक्त पोत की हैसियत का बदलाव यैसे सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 42 के अधीन सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा प्रदान किया जाता है न कि	इस बात से इंकार किया गया है कि पत्र/ईमेल दिनांक 24/07/2020 प्रतिवादियों को उक्त पत्र/ईमेल की प्रति अग्रेषित किए बिना भी प्रतिवादियों के पीछे मुंबई के उप शैरिफ को आवेदकों द्वारा संबोधित किया गया था। इस बात से इंकार किया गया है कि उक्त ईमेल दिनांक 24 जुलाई 2020 में कई झूठे और भ्रामक विवरण थे यैसे सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 42 के अधीन पत्तन मंजूरी सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा प्रदान	एमबीपीटी द्वारा कोई विशेष अभ्युक्तियां नहीं दिए गए हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>के स्थानांतरण की अनुमति प्रदान की जाएः ख). सीमाशुल्क आयुक्त को पत्रों, आदेशों और न्यायालय द्वारा संप्रेषणों के अनुसार कार्य करने का निर्देश दिया जाए और न्यायालय के अधिकारी पोत की हैसियत का शीघ्र स्थानांतरण सुनिश्चित करें, आयात दस्तावेजों पर जोर दिए बिना यद्यपि कुछ आयात दस्तावेजों की अनुपलब्धता को माफ करते हुए जोकि आवेदक के पास किसी भी स्थिति में उपलब्ध नहीं होंगे। ईमेल दिनांक 24 जुलाई 2020 की प्रति यहां अनुबंधित की गई है और एक्जिबिट "ट" रूप में चिह्नित किया गया है।</p>	<p>प्रतिवादियों द्वारा। प्रतिवादियों का कहना है कि पोत की एजेंसी मै. जे.एम. बक्शी एंड कं. को 13/07/2020 को स्थानांतरित की गई थी और प्राधिकारियों से 6/8/2020 प्राप्त समुद्री यात्रा योग्यता प्रमाणपत्र के अनुसार 09/08/2020 को प्राप्त: 10:30 बजे पोत ने प्रस्थान किया था।</p>	<p>की जाती है न कि प्रतिवादियों द्वारा। यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि आवेदक ने जरूरी मंजूरियां और दस्तावेज मांगने के लिए प्रतिवादियों का रुख किया था जोकि आवेदकों को सीमाशुल्क प्राधिकारियों से जरूरी पत्तन मंजूरी प्राप्त करने में आवेदक की सहायता करेगा। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी न तो उस मुकदमे में पक्षकार था जिसमें आवेदक ने जरूरी आदेश मांगे थे और न ही किसी सूचना की आवश्यकता थी। यह देखना महत्वपूर्ण है कि यद्यपि पोत ने 6 अगस्त 2020 को प्राधिकारियों से प्राप्त समुद्री यात्रा योग्यता प्रमाणपत्र के अनुसार 9 अगस्त 2020 को प्राप्त: 10:30 बजे नौप्रस्थान किया था, प्रमाणपत्र प्राप्त करने में विलंब और उसके बाद 9 अगस्त 2020 को नौप्रस्थान और आवेदक के पक्ष में अदेयता प्रमाणपत्र जारी करने में विलंब पूरी तरह से प्रतिवादियों के विनामग्न रुख के कारण है।</p>	
19	<p>27 जुलाई 2020 को, आवेदक के एजेंटों और प्रतिनिधियों ने बकाया पत्तन देयताओं के भुगतान से संबंधित मुद्रदे पर स्पष्टता प्राप्त करने के लिए पत्तन प्राधिकारियों का दोबारा रुख किया था। जे.एम. बक्शी द्वारा आवेदक को जारी पत्तन संवितरण खाता ("पीडीए") में परिकल्पिक किया गया है कि आवेदक को गलत स्लैब में रखा गया था जोकि लंगार में पोत के प्रथम 30 दिनों के बाद ही प्रभार्य है ("उच्चतम स्लैब")। वास्तव में, आवेदक को नया स्वामी माना चाहिए था और पत्तन प्रभार पोत के आगमन के</p>	<p>प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि जे.एम. बक्शी द्वारा आवेदक को जारी पीडीए परिकल्पित करता है कि आवेदकों को स्लैब में गलत ढंग से रखा गया था जोकि लंगरगाह में (उच्चतम स्लैब) पर पोत के प्रथम 30 दिनों के बाद ही प्रभार्य है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि आवेदक को नया स्वामी माना जाना चाहिए और पत्तन प्रभार (निम्नतम स्लैब में) आवेदक पर पोत के आगमन के पहले दिन 13/07/2020 से वसूल किए जाने चाहिए, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि जुलाई/अगस्त 2020 में, एजेंट और प्रतिनिधियों ने लंगरगाह प्रभारों के भुगतान संबंधी मुद्रदे पर स्पष्टता मांगने के लिए उप संरक्षक का रुख किया था। तथापि, यह स्पष्ट किया गया था कि पोत उसी वीसीएन सं. 2001314 के अधीन 12/02/2020 से ए२ लंगरगाह में था। इसलिए, 2.15 लंगरगाह की अनुसूची के प्रावधानों</p>	<p>इसने इंकार किया है कि चूंकि पोत 12 फरवरी 2020 से ए२ लंगरगाह में रहा है, लागू प्रभार लंगरगाह की अनुसूची में प्रावधान 2.15 की उच्चतम स्लैब के अधीन होंगे। इस बात से इंकार किया गया है कि पत्र/ईमेल दिनांक 27 जुलाई 2020 आवेदकों द्वारा मुंबई के उप शैरिफ को संबोधित किया गया था, प्रतिवादियों को उक्त पत्र/ईमेल की प्रति अग्रेषित किए बिना भी प्रतिवादियों के पीछे। इस बात से इंकार किया गया है कि उक्त ईमेल में झूरे और भ्रामक विवरण हैं इससे ज्यादा इसने गलत आरोप लगाया है कि प्रतिवादियों ने उक्त पोत को गलती से बनाये रखा था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि हालांकि</p>	<p>एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>पहले दिना 13 जुलाई 2020 से आवेदक पर (निम्नतम स्लैब में) वसूल किया जाना चाहिए था। उपर्युक्त के अनुसरण में, आवेदकों के अधिकारियों ने उप शैरिफ को ईमेल भेजा था जिसमें यह अनुरोध किया गया था कि न्यायालय में जमा बिक्री प्रोसीडस के विरुद्ध आगे बढ़ने के लिए जरूरी निदेश दिए जाएं। यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक को किन्हीं देयताओं का भुगान नहीं करना होगा, उच्चतम स्लैब के अधीन वसूल किए गए केवल। ईमेल में यह अनुरोध भी किया गया था कि शैरिफ का कार्यालय सीमाशुल्क प्राधिकारियों को निदेश दे कि ऐसे आयात दस्तावेजों से छूट दी जाए जिनके बारे में विभिन्न ईमेलों और व्यक्तिगत बैठकों में बताया गया था, आवेदक अथवा पूर्व स्वामी के कब्जे में नहीं थे। ईमेल दिनांक 27 जुलाई 2020 की प्रति यहां अनुबंधित की गई है और <u>एविजिट “र”</u> रूप में चिह्नित किया गया है।</p>	<p>के अधीन यथा लागू प्रभार पोत पर प्रभार्य होंगे। तदनुसार, पोत की हैसियत के अनुसार विदेशी दर में पाइलटेज पर विचार करते हुए 07/08/2020 को पोत के नौप्रस्थान तक रु. 47,49,593/- की अनुमानित राशि के बारे में आवेदक के एजेंट को ईमेल दिनांक 03/08/2020 द्वारा सूचित किया गया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादियों को उक्त पत्र/ईमेल की प्रति अंगेष्ठित किए बिना प्रतिवादियों के पीछे पत्र/ईमेल दिनांक 27/07/2020 आवेदकों द्वारा मुंबई के उप शैरिफ को संबोधित किया गया था। आवेदकों द्वारा मुंबई के उप शैरिफ का संबोधित किया गया था। उक्त ईमेल दिनांक 27/07/2020 में कई झूठे और भ्रामक बयान थे जैसे यह गलत आरोप लगाया गया है कि प्रतिवादियों ने उक्त पोत को गलत तरीके से रोका था और कि प्रभारों में गृहिं एसओआर के अनुसार प्रभारों की वसूली में प्रतिवादियों की आरोपित गलत कार्रवाई पर थे। उक्त ईमेल में भी गलत दर्ज किया गया है कि पत्तन मंजूरी प्रतिवादियों द्वारा प्रदान नहीं की जा रही है। वास्तव में, पत्तन मंजूरी सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 42 के अधीन सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा प्रदान की जाती है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि आवेदकों को उच्चतम स्लैब के अधीन वसूल किए गए से किन्हीं देयताओं की अदायगी करनी होगी, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने उपर्युक्त पैरा 6.1 (i) में उल्लिखित निवेदन दोहराये हैं।</p>	<p>सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 42 के अधीन पत्तन निकासी सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा प्रदान की जाती है, वास्तव में दस्तावेज जो आवेदक के पक्ष में प्रतिवादी द्वारा जारी किए जाने की आवश्यकता है जिससे आवेदक को सीमाशुल्क प्राधिकारियों से अपेक्षित पत्तन मंजूरी प्राप्त करने में मदद मिलेगी, जिसे प्रतिवादी द्वारा विलंबित किया गया था। यद्यपि, आवेदक के निवेदन दोहराते हुए, यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी इस तथ्य पर विचार करने में विफल रहा है कि पोत न्यायिक बिक्री द्वारा खरीदा गया है (किसी और सभी ऋणभारों तथा पूर्व संबंधों से मुक्त) ने आवेदक को लागू उच्चतम स्लैब में रखा था।</p>	
20	<p>ईमेल दिनांक 27 जुलाई 2020 के अनुसरण में, उप शैरिफ ने माननीय बंबई उच्च न्यायालय के ध्यान में विसंगतियों को लाया था, और माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार कार्य करने के लिए प्राधिकारियों को निदेश देने के लिए आवेदक की ओर से निदेश दिए जाने की मांग की गई थी, जैसाकि कहा गया है।</p> <p>प्रतिवादियों ने निवेदन किया है कि आवेदक माननीय उच्च प्रतिवादियों ने निवेदन किया है कि आवेदक माननीय उच्च</p>	<p>प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि उप शैरिफ ने माननीय बंबई उच्च न्यायालय को विसंगतियों के बारे में बताया था, और माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार कार्य करने के लिए प्राधिकारियों को निदेश देने के लिए आवेदक की ओर से निदेश दिए जाने की मांग की गई थी, जैसाकि कहा गया है।</p> <p>प्रतिवादियों ने निवेदन किया है कि आवेदक माननीय उच्च</p>	<p>इस बात से इंकार किया गया है कि आवेदक माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 28/07/2020 को यह दावा करते हुए गलत समझ रहे हैं कि शब्दावली ‘खरीदता है’ में पोत द्वारा प्रोद्भूत पत्तन प्रभार भी शामिल होंगे गिरफ्तार किए गए पोत के कब्जे के बाद शैरिफ द्वारा आवेदकों को सौंपा गया है। जैसे कि आदेश</p>	<p>एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) द्वारा पारित आदेश द्वारा, पत्तन प्राधिकारियों को निम्नवत् निदेश दिए गए थे:-</p> <p>“5. जहाँ तक पत्तन देयताओं का संबंध है, पत्तन का सांविधिक पुनर्ग्रहणाधिकार का स्थूट पोत के सापेक्ष दावा नहीं किया जा सकता, जोकि न्यायालय बिक्री के अनुसरण में आवेदक को पहले ही स्थानांतरित किया जा चुका है। आवेदक प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त पोत लेता है। इसकी बजाय पत्तन को इस न्यायालय में खड़े पोत की बिक्री प्रोसिड्स पर पुनर्ग्रहणाधिकार कर सकता है। मुंबई पत्तन न्यास के लिए पेश होने वाले विद्वत् अधिकारों को कोई आपत्ति नहीं थी यदि पत्तन का पुनर्ग्रहणाधिकार बिक्री प्रोसिड्स के मामले में विचार किया गया है।”</p> <p>उपर्युक्त आलोक में, यह स्पष्ट रूप से बताया गया है और पर्याप्ततः स्पष्ट है कि:</p> <p>पत्तन न्यायालय में रखे पोत की बिक्री प्रोसिड्स के विरुद्ध आगे बढ़ेगा जिसे आवेदक द्वारा जमा किया गया है (किसी बकाया पत्तन देयताओं के लिए पत्तन द्वारा दावा किया जा सकता है)। यह</p>	<p>न्यायालय के आदेश दिनांक 28/07/2020 को यह दावा करते हुए गलत समझ रहे हैं कि शब्दावली ‘खरीदार पोत को प्रभारों तथा ऋणभारों से मुक्त खरीदता है’ में पोत द्वारा प्रोद्भूत पत्तन प्रभार भी शामिल होंगे गिरफ्तार किए गए पोत के कब्जे के बाद शैरिफ द्वारा आवेदकों को सौंपा गया है। जैसे कि आदेश का निर्माण समझ नहीं पाने पर है कि आवेदकों को नौ-अधिकरण न्यायालय द्वारा की गई न्यायालय नीलामी में पोत का कब्जा लेने के बाद कोई पत्तन प्रभार अदा नहीं करने होंगे भले ही यह कितने ही समय मुंबई के पत्तन और हारबर रुका हो। इस बात से इंकार किया गया है कि आवेदकों ने आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 का गलत अर्थ निकाला था, माननीय न्यायालय द्वारा पारित अनुवर्ती आदेशों दिनांक 4 अगस्त और 7 अगस्त 2020 से यह स्पष्ट है। अनुच्छेद की शेष विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए किसी टिप्पणी की आवश्यकता नहीं है।</p>		

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	देखना महत्वपूर्ण है कि इस विवाद में पत्तन की ओर से पेश होने वाले अधिवक्ता ने वास्तव में इसे स्वीकार किया था और इससे सहमत था कि पत्तन अपनी बकाया देयताओं के लिए कार्यवाही के विरुद्ध आगे बढ़ सकता है। माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते द्वारा पारित आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 की प्रति इसके साथ अनुबंधित की गई है और एकिजिबिट “एम” रूप में चिह्नित किया गया है।	2,26,10,857/- शैरिफ द्वारा प्रतिवादियों को पहले ही भुगतान किए जा चुके हैं। आवेदकों को हस्तांतरित किए जा रहे कब्जे के बाद देयताएं अभी भी इस प्राधिकरण अर्थात् टीएएमपी द्वारा लंबित निर्धारण के कारण शैरिफ के पास पड़े हैं। प्रतिवादियों का कहना है कि प्रतिवादियों का कहना है कि एसओआर लागू करते हुए रु. 51,17,132/- के लिए उक्त पोत के मामले में बिल दिनांक 17/08/2020 में वसूल किए गए पत्तन प्रभार सही है। प्रतिवादी इसका उल्लेख करने को रोकने और इसके सही अर्थ और कानूनी प्रभाव जब प्रोड्यूस किया गया था के लिए माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 28/07/2020 पर विश्वास करेगा।		
21	आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 के आलोक में, 30 जुलाई 2020 को आवेदकों के अधिवक्ताओं ने पत्तन के लिए और उनकी ओर से पेश होने वाले अधिवक्ताओं को संबोधित ईमेल द्वारा उनसे अनुरोध किया था कि उप संरक्षक, मुंबई पत्तन न्यास और अन्य प्राधिकारियों को संप्रेषित किया जाए कि: क). आवेदक ने सभी ऋणमारों और/अथवा प्रभारों/दावों से मुक्त न्यायालय बिक्री द्वारा एमटी प्रेम माला (पोत) खरीदा था; ख). आवेदक द्वारा न्यायालय में जमा किए गए बिक्री प्रोसिड्युस के विरुद्ध दावाकृत बकाया पत्तन देयताएं; ग). तदनुसार, पत्तन प्राधिकारी और उप संरक्षक, मुंबई पत्तन न्यास आवेदक की सहायता करेंगे और उनकी ओर से	प्रतिवादियों ने ईमेल दिनांक 30/07/2020 की प्राप्ति स्वीकार की है परंतु इसकी विषयवस्तु की सटीकता से इंकार किया है। प्रतिवादी के सॉलिसिटर द्वारा अपने ईमेल दिनांक 03/08/2020 द्वारा ईमेल का जवाब दिया गया था। उक्त ईमेल दिनांक 03/08/2020 की प्रति संलग्न की गई है और एकिजिबिट- ‘6’ दर्शाया गया है।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	अपेक्षित कोई मंजूरियां प्रदान करेंगे। इंमेल दिनांक 30 जुलाई 2020 की प्रति इसके साथ अनुबंधित की गई है और एकिजबिट “ड” रूप में चिह्नित किया गया है।			
22	उपर्युक्त के बीच, आवेदक और इसके एजेंटों तथा प्रतिनिधियों ने पोत की निकासी के लिए पत्तन प्राधिकारियों का रुख किया था, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि पोत की हैसियत बदली गई है और कि पोत शीघ्रतम घंटे में पोत नौप्रस्थान करता है। दुर्भाग्यवश, कई आपत्तियों और गैरकानूनी मुददों के कारण, पोत को 13 जुलाई 2020 से (कब्जे की तारीख) से इसकी देय मंजूरी प्रदान नहीं की गई है।	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि पत्तन प्राधिकारियों के पास यथा अभिकथित तटीय से विदेशी चालन में हैसियत बदलने की शक्ति नहीं है। पोत की हैसियत केवल सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा ही बदली जा सकती है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि कई आपत्तियों और गैरकानूनी मुददों के कारण, पोत ने यथा अभिकथित 13/07/2020 से इसकी देय मंजूरी प्रदान नहीं की गई थी। प्रतिवादियों का कहना है कि उक्त पोत को जरूरी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद 09/08/2020 को नौप्रस्थान की अनुमति दी थी।	इस माननीय प्राधिकरण की जानकारी में लाना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने इस आशय से आवेदक के निवेदियों को गलत समझा था कि आवेदक ने प्रतिवादी से हैसियत में बदलाव की मांग की थी। आवेदक ने अपने पक्ष में मंजूरियां, प्रमाणपत्र और दस्तावेज प्राप्त करने के लिए प्रतिवादी का रुख किया था जिससे यथास्थिति जरूरी परिवर्तन के लिए सीमाशुल्क प्राधिकारियों के पास जाने में आवेदक को सहायता मिलेगी। जबकि यह रिकार्ड का मामला है कि पोत को जरूरी औपचारिकताओं के पूरा होने के बाद 9 अगस्त 2020 को ही नौप्रस्थान की अनुमति दी गई थी, यह देखना महत्वपूर्ण है कि बिक्री का बिज जारी किए जाने से पोत के नौप्रस्थान तक विलंब प्रतिवादी के चिन्तामन तथा अकुशल दृष्टिकोण के कारण ही था।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
23	उसके बाद, पत्तन ने जेएम बकशी को पीडीए जारी किया था जिसे आगे लंगरगाह देयताओं की गणनाओं के साथ आवेदक से साझा किया गया था कि पत्तन ने आवेदक से 13 जुलाई 2020 से 5 अगस्त 2020 तक वसूली की थी। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पत्तन ने वास्तव में आवेदक को तटीय पोत (हैसियत) लंगरगाह देयताएं के उच्चतम स्लैब में रखा था, यद्यपि इसे यह कहते हुए औचित्यपरक ठहराया गया कि पोत फरवरी 2020 से लंगरगाह में रहा है और सभी वसूल की गई लागतें फरवरी, 2020 से समय सीमा के अनुसार होंगी, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि इंमेल द्वारा एजेंट को 03/08/2020 को सूचित अनुमानित पत्तन प्रभार मौजूदा एसओआर के अनुसार थे और यह विवार करते हुए थे कि पोत 05/08/2020 को नौप्रस्थान करेगा।	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने आवेदक को तटीय पोत (हैसियत) लंगरगाह देयताएं के उच्चतम स्लैब में रखा था, यद्यपि इसे यह कहते हुए औचित्यपरक ठहराया गया कि पोत फरवरी 2020 से लंगरगाह में रहा है और सभी वसूल की गई लागतें फरवरी, 2020 से समय सीमा के अनुसार होंगी, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि इंमेल द्वारा एजेंट को 03/08/2020 को सूचित अनुमानित पत्तन प्रभार मौजूदा एसओआर के अनुसार थे और यह विवार करते हुए थे कि पोत 05/08/2020 को नौप्रस्थान करेगा।	इस प्राधिकरण की जानकारी में लाना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने इस आशय से आवेदक के निवेदियों को गलत समझा था कि आवेदक ने प्रतिवादी से हैसियत में परिवर्तन की मांग की थी। आवेदक ने अपने पक्ष में मंजूरियां, प्रमाणपत्र और दस्तावेज मांगते हुए प्रतिवादी का रुख किया था जिससे आवेदक को हैसियत में जरूरी परिवर्तन के लिए सीमाशुल्क प्राधिकारियों का रुख करने में सहायता मिलेगी। यद्यपि, यह रिकार्ड का मामला है कि पोत	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	स्लैब में रखा था कि पोत फरवरी 2020 से लंगरगाह में रहा है और वसूल की गई सभी लागतें फरवरी 2020 से निर्धारित समय के अनुसार होंगी।		को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करने के बाद 9 अगस्त 2020 के ही नौप्रस्थान करने की अनुमति दी गई थी, यह देखना महत्वपूर्ण है कि बिक्री बिल जारी किए जाने से पोत के नौप्रस्थान तक विलंब प्रतिवादी के चिन्तामन तथा अकुशल दृष्टिकोण के कारण ही था।	
24	आवेदक को उच्चतम स्लैब के अधीन गलत तरीके से रखा गया है, हालांकि पोत का अभिग्रहण 13 जून 2020 को लिया गया था। इसके मद्देनजर, आवेदक के लिए अधिवक्ताओं द्वारा एक ईमेल दिनांक 1 अगस्त 2020 उप संरक्षक, मुंबई पत्तन न्यास और हारबर मास्टर, मुंबई पत्तन को संबोधित किया गया था जिसमें विस्तृत मुद्दे और चिंताओं का जिक्र किया गया था। जेएम बदशी द्वारा जारी पीडीए और गणना में मिन्ता दर्शाते एक्सल पत्रक के साथ ईमेल दिनांक 1 अगस्त 2020 की प्रति इसके साथ अनुबंधित की गई हैं और दोनों को एक्जिबिट “D” रूप में चिह्नित किया गया है।	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदकों को उच्चतम स्लैब के अधीन गलत रखा गया था, हालांकि पोत का कब्जा यथा अभिकथित 13/06/2020 को ही लिया गया था। प्रतिवादियों ने आवेदक के अधिवक्ताओं द्वारा संबोधित ईमेल दिनांक 01/08/2020 की प्राप्ति स्वीकार की थी परंतु इसकी विषयवस्तु की यथार्थता से इंकार किया है। प्रतिवादियों के सॉलिसिटर ने अपने ईमेल दिनांक 03/08/2020 द्वारा उक्त ईमेल का जवाब दिया था।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
25	तत्पश्चात्, पत्तन प्राधिकारियों ने ईमेल दिनांक 3 अगस्त 2020 द्वारा आवेदक के एजेंटों को लंबित पत्तन देयताओं जो भारतीय रूपए 47,49,593 होते हैं, की जानकारी दी थी। उक्त ईमेल और राशियों के बारे में आवेदकों के लिए और उनकी ओर से दाखिल शपथपत्र दिनांक 4 अगस्त 2020 द्वारा माननीय बंबई	प्रतिवादियों ने संबोधित ईमेल दिनांक 03/08/2020 होना स्वीकार किया था (उक्त आवेदन के एक्जिबिट “पी”)। आवेदकों का शपथपत्र (आवेदन का एक्जिबिट “आर”) रिकार्ड का मामला है। तथापि, प्रतिवादियों ने यथा अभिकथित उक्त शपथपत्र की विषयवस्तु की यथार्थता से इंकार करता है। प्रतिवादी प्रस्तुत किए जाने के समय इसके सही अर्थ और कानूनी प्रभाव के लिए उल्लेख करना और एसओआर (उक्त आवेदन का एक्जिबिट “व्यू”) पर विश्वास करना छोड़ देगा।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	उच्च न्यायालय को बताया गया था। इंमेल दिनांक 3 अगस्त 2020, उक्त प्रशुल्क दरों और शपथपत्र दिनांक 4 अगस्त 2020 की प्रति इसके साथ अनुबंधित की गई हैं और एक्विजिट “पी”, एक्विजिट “क्यू” और एक्विजिट “आर” रूप में चिह्नित किया गया है।			
26	उसके बाद, आवेदक विरोध अधीन शेरिफ के कार्यालय में भारतीय रुपए 47,49,593 की उक्त राशि जमा करने के लिए सहमत थे, जैसाकि माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) के आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 द्वारा निर्देश दिया गया था। आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 की प्रति यहां अनुबंधित की गई है और एक्विजिट “एस” रूप में चिह्नित किया गया है।	प्रतिवादियों का कहना है कि उक्त अनुच्छेदों में उल्लिखित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 07/08/2020 और 07/08/2020 रिकार्ड का मामला है। प्रतिवादियों का कहना है कि उक्त पोत 07/08/2020 को तटीय चालन से विदेशी चालन में परिवर्तित किया गया था। प्रतिवादियों का कहना है कि आवेदन के पैरा 27 में एक्विजिट-“टी” के रूप में उल्लिखित सीमाशुल्क मंजूरी दस्तावेज उक्त आवेदन के साथ अनुबंधित नहीं किया गया है।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
27	आवेदकों ने पोत को भारतीय ट्रेड पोत से भारतीय ट्रेड पोत में सफलतापूर्वक परिवर्तित किया था यद्यपि 7 अगस्त 2020 को सीमाशुल्क विभाग से सभी मंजूरियां प्राप्त करते हुए, और प्रशुल्क दरों के अनुसार विदेशी ट्रेड पोत शीर्ष के निम्नतम स्लैब के अधीन रखा जाना चाहिए। सीमाशुल्क मंजूरी दस्तावेजों की प्रति यहां अनुबंधित की गई हैं और एक्विजिट “टी” रूप में चिह्नित किया गया है।			

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
28	उसके बाद, माननीय बंबई उच्च न्यायालय (कोरम: माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.सी. गुप्ते) द्वारा पारित आदेश दिनांक 7 अगस्त 2020 द्वारा, आवेदक के दावे के अधिनिर्णयन के लिए माननीय बंबई उच्च न्यायालय से निदेश प्राप्त करने के लिए आवेदक द्वारा किए गए निवेदनों को स्वीकार किया था। आवेदक को तदनुसार इस माननीय प्राधिकरण के समक्ष आवेदन करने को वरीयता देने का निदेश दिया गया था, और इस प्रकार आवेदक ने वर्तमान आवेदन को वरीयता दी है। इसके अलावा, इसी आदेश द्वारा माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने उस अवधि के दौरान वर्तमान आवेदन में प्रतिवादी की पत्तन देयताएं जिस दौरान जलयान को गिरफ्तार किया गया था और उसके कब्जे तक इसे आवेदक को आवेदक द्वारा माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जमा किए गए बिक्री प्रोसिड्स में से भारतीय रूपए 2,26,10,857 का भुगतान करना था। इसके आलोक में, इससे वास्तव में पर्याप्ततः स्पष्ट है कि प्रतिवादी की सभी पूर्व देयताएं माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा निपटान किया गया है, और आवेदक पर अप्रार्थित प्रभारों की वसूली करने के लिए प्रतिवादी के लिए कोई कारण नहीं है। आदेश दिनांक 4 अगस्त 2020 की प्रति यहां अनुबंधित की	प्रतिवादियों का कहना है कि उक्त अनुच्छेदों में उल्लिखित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 04/08/2020 और 07/08/2020 (उक्त आवेदन का एकिजबिट-“यू”) रिकार्ड का मामला है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि यह पूर्णतः स्पष्ट है कि प्रतिवादियों की भी पूर्व देयताओं का यथा अभिकथित माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा निपटान किया गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि यथा अभिकथित आवेदकों पर अभिकथित अप्रार्थित प्रभारों की वसूली के लिए प्रतिवादियों के पास कोई कारण नहीं है।	यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने हालांकि स्वयं के विपरीत स्वीकार किया है कि माननीय बंबई उच्च न्यायालय द्वारा सभी पूर्व देयताओं का निपटान किया गया है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	गई है और एकिजिट “गू” के रूप में चिह्नित किया गया है।			
29	उसके बाद, 8 अगस्त 2020 को, आवेदक ने ब्यूरो ऑफ इमीग्रेशन, सी चैक पोस्ट, मुंबई से जरुरी अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त किए थे। पोत के नौप्रस्थान के लिए एनओसी दिनांक 8 अगस्त 2020 की प्रति यहां अनुबंधित की गई है और एकिजिट “वी” रूप में चिह्नित किया गया है।	प्रतिवादियों का कहना है कि अप्रवासन ब्यूरो, सी चैक पोस्ट, मुंबई से आवेदकों द्वारा प्राप्त अनापत्ति प्रमाणपत्र दिनांक 08/08/2020 रिकार्ड का मामला है।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का माला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि अप्रवासन ब्यूरो, सी चैक पोस्ट, मुंबई द्वारा प्राप्त अनापत्ति प्रमाणपत्र दिनांक 8 अगस्त 2020 हालांकि मामला अथवा रिकार्ड पर्याप्त प्रमाण है कि इसके प्रति प्रतिवादियों के चिंताकुल के लेखा पर विलंब के लिए अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी करने में विलंब था।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
30	9 अगस्त 2020 को, लगभग प्रातः 10:30 बजे पोत को नौप्रस्थान की अनुमति दी गई थी।	प्रतिवादियों का कहना है कि यहां दिया गया विवरण पर्याप्ततः सही है।	उसकी विषयवस्तु रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
31	यह देखना महत्वपूर्ण है कि राशियों के बीच विसंगति और भारी अंतर जो पत्तन द्वारा नए स्वामी से वास्तव में वसूल की जानी है (₹. 10,41,903.5), और राशियां जो पत्तन द्वारा (भा.₹. 51,17,132) ₹. 40,75,228.5 की राशि वसूल की गई है। दर, जो पत्तन द्वारा वसूल की जानी चाहिए थी, के अनुसार गणनाएं दर्शाती एकसल शीट की प्रति और उच्चतम स्लैब के अधीन पत्तन द्वारा वास्तव में वसूल की गई दर को इसके साथ अनुबंधित किया गया है और एकिजिट “डब्ल्यू” के रूप में चिह्नित किया गया है।	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों द्वारा की गई गणनाओं में कोई विसंगति नहीं है जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि मै. जे.एम. बक्शी एंड कं. की एजेंसी के अधीन पोत के मामले में दिया गया बिल सं. 2021एम2370598 दिनांक 17/08/2020 राशि ₹. 51,71,132/- एसओआर के अनुसार है और सही है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने आवेदकों पर गलत प्रभार वसूल किए थे जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों दोहराया है कि एसओआर के अधीन प्रभार लंगरगाह में पोत के विशम की अवधि पर आधारित है और स्थामित्व के बदलाव पर नहीं है। एकसल शीट (उक्त आवेदन की एकिजिट “डब्ल्यू”) में आवेदक द्वारा दी गई गणनाएं पूरी तरह से गलत हैं। प्रतिवादियों का कहना है कि पोत लंगरगाह में 30 दिनों से अधिक अवधि के लिए था और लंगरगाह के उच्चतर स्लैब अर्थात् लंगरगाह की अनुसूची का खंड 2.15 के अनुसार प्रभारित किया गया था। अतः, यहां ऊपर उल्लिखित बिल में वसूल किए गए प्रभार 03/10/2019 से टीएमपी द्वारा	यह इंकार किया गया है कि एसओआर के अधीन प्रभार लंगरगाह में पोत के विशम की अवधि पर आधारित है और स्थामित्व के प्रभार पर नहीं। इस बात से इंकार किया गया है कि एकसल शीट में आवेदकों द्वारा की गई गणनाएं पूरी तरह गलत हैं। इस बात से इंकार किया गया है कि पोत 30 दिनों से अधिक अवधि के लिए लंगरगाह में था और लंगरगाह की अनुसूची के खंड 2.15 के अनुसार परिवर्तित किया गया था। इस बात से इंकार किया गया है कि यहां ऊपर यथा उल्लिखित बिल में वसूल किए गए प्रभार 3 अक्टूबर 2019 से लागू टीएमपी द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर के अनुसार थे और सही हैं। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने एसओआर के अनुसार उच्चतम स्लैब में आवेदक को रखना स्थीकार किया था। यह देखना	

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		अनुमोदित मौजूदा एसओआर के अनुसार थे।	महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी इस तथ्य को समझने में विफल रहा था कि पोत सभी ऋणभारों से मुक्त न्यायिक बिक्री द्वारा खरीदा गया था।	
	आधार			
क.	यह वास्तव में आवेदक का मामला कि, जैसाकि आवेदक ने सभी ऋणभारों से मुक्त न्यायालय नीलामी द्वारा पोत खरीदा गया था, सभी दावे और बदलाव ड्राप किए गए हैं और पोत को बिक्री के बाद पहली बार नये स्वामी की ओर यह पोत पर आया था। इसके अलावा, आवेदक को निम्नतम स्लैब में रखना उचित होगा और पोत के आगमन के दिन 1" रूप में विचार करना उचित होगा और इस प्रकार सभी जरूरी गणनाओं के लिए शुरूआत की तारीख।	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि आवेदकों को आवेदकों को पोत की बिक्री के बाद प्रोद्भूत प्रभारों की अदायगी के लिए अदायगी नहीं करनी होगी क्योंकि पोत सभी ऋणभारों से मुक्त बेचा गया था, जैसाकि कहा गया है। शब्द "ऋणभारों से मुक्त" पूर्व मेरीटाइम पुनर्ग्रहणाधिकार के संदर्भ में है और लंगरगाह में पोत के विराम के कारण प्रोद्भूत नये प्रभारों के संदर्भ में नहीं है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि पोत के सभी दावे और प्रभार ड्राप किए गए हैं पोत को उचित माना गया है क्योंकि यदि यह बिक्री के बाद पहली बार नये स्वामियों के आदेश से पत्तन में आया था, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदकों ने निम्नतम स्लैब में उचित रखा था और कि पोत के कब्जे/पोत के आगमन की तारीख "पोत के आगमन का दिन 1" रूप में विचार करना उचित था और इस प्रकार सभी जरूरी गणनाओं के लिए शुरूआत की तारीख, जैसाकि कहा गया है।	इस बात से इंकार किया गया है कि पोत उचित नहीं माना गया है क्योंकि यदि पत्तन पर बिक्री के बाद पहली बार नये स्वामियों की आज्ञा से पत्तन में आया था, जैसाकि बताया गया है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि, हालांकि शब्दावली "ऋणभारों से मुक्त" पूर्व मेरीटाइम पुनर्ग्रहणाधिकार तथा प्रभारों से संबंधित है, प्रतिवादी इसका अनुपालन करने में विफल रहा है और आवेदक को उच्चतम स्लैब में रखने में गलती की है। यह दोहराया गया है और देखना महत्वपूर्ण है कि कोई पूर्व संबंध और अथवा देयताएं नए सिरे से आए पोत के रूप में माना जाएगा।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
ख.	इसके अलावा, पत्तन ने आवेदक को विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के उच्चतम स्लैब में रखकर गलती की है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पोत की हैसियत वास्तव में 7 अगस्त 2020 को प्रमारित की गई है। विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के अधीन आवेदक पर वसूल की गई सभी लागतें गलत अनुमानों के अधीन वसूल की गई	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने यथा अभिकथित विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के आवेदकों को उच्चतम स्लैब में रखने की गलती की है। आवेदकों से 2 दिनों के लिए अर्थात् पोत के बाद विदेशगामी पोत पर लंगरगाह देयताओं की वसूली की गई है, पोत को एसओआर में लागू दर के अनुसार तटीय चालन से विदेशी चालन में परिवर्तित किया गया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने विदेशी चालन पोत के लिए उच्चतम स्लैब की दरों की वसूली में गलती की थी हालांकि इसे 7 अगस्त 2020 को ही परिवर्तित	यह स्वीकार किया गया है कि आवेदकों से 2 दिनों के लिए अर्थात् पोत के बाद विदेशगामी पोत पर लंगरगाह देयताओं की वसूली की गई है, पोत को एसओआर में लागू दर के अनुसार तटीय चालन से विदेशी चालन में परिवर्तित किया गया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने विदेशी चालन पोत के लिए उच्चतम स्लैब की दरों की वसूली में गलती की थी हालांकि इसे 7 अगस्त 2020 को ही परिवर्तित	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	हैं कि सभी गणनाओं के लिए शुरुआत तारीख फरवरी 2020 से ली जानी चाहिए।		किया गया था और विदेश चालन पोत की हैसियत के अधीन निम्नतम स्लैब में रखा जाना चाहिए।	
ग.	आवेदक को उच्चतम स्लैब के अधीन रखना न केवल अनुचित है, अपितु पोत का कब्जा 13 जून 2020 को लिया गया है, लेकिन यह देखना भी अति महत्वपूर्ण है कि आवेदक का पूर्व देयताओं और / अथवा पोत के आगमन की मूल तारीख से कोई संबंध नहीं है। आवेदक पर पोत के विराम के आधार पर प्रभारित नहीं किया जा सकता। चूंकि, पोत की न्यायिक नीलामी के बाद, पोत उचित सुविचारित किया गया था जैसे यदि 13 जुलाई 2020 को पहुंचा होता, जोकि उस तारीख को जब पोत का कब्जा वास्तव में आवेदक को स्थानांतरित किया गया था।	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदक को उच्चतम स्लैब के अधीन रखना न केवल अनुचित होगा अपितु पोत का कब्जा 13 / 06 / 2020 को ही लिया गया था, परंतु यह देखना भी अत्यंत महत्वपूर्ण है कि यथा अभिकथित आवेदक का पूर्व देयताओं और / अथवा पोत के आगमन की मूल तारीख से कोई संबंध नहीं है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि यथा अभिकथित आवेदक पोत के विराम के आधार पर प्रभारित नहीं किए जा सकते। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि यथा अभिकथित पोत के विराम के आधार पर आवेदकों से वसूली नहीं की जा सकती। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि पोत पर विचार करना उचित होगा यदि यथा अभिकथित 13 जुलाई 2020 को पहुंचता है।	प्रतिवादी ने आवेदक के आधार ग की विषयवस्तु को दो टूक इंकार कर दिया था और किसी भी तरह का साक्ष्य अथवा इससे संबंधित इंकारों से जुड़े निवेदनों का समर्थन करते हुए उपलब्ध करवाने में विफल रहा था।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अस्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
घ.	यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक ने वास्तव में पत्तन लंगरगाह देयताओं पर यथा लागू प्रशुल्क दरों के अनुसार प्रभार्य उच्चतम स्लैब के अधीन रखा गया है।	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदकों को यथा अभिकथित पत्तन लंगरगाह देयताओं के लिए यथा लागू प्रशुल्क दरों के अनुसार वसूलीयोग्य उच्चतम स्लैब के अधीन गलत रखा गया है।	प्रतिवादी ने आवेदन के आधार घ की विषयवस्तु को दो टूक इंकार किया गया है और इससे संबंधित नकारों से संबंधित साक्ष्य अथवा समर्थक निवेदनों के किसी रूप को उपलब्ध करवाने में विफल रहा है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अस्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
ङ.	यह देखना महत्वपूर्ण है कि, यह केवल 18 अगस्त 2020 को अर्थात् पोत के नौप्रथान के 9 दिनों बाद था, पत्तन ने पत्तन लंगरगाह देयताओं की बिल राशि रु. 51,17,132 जारी किया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पत्तन ने वास्तव में आवेदक को 13 जुलाई 2020 से 7 अगस्त 2020 तक आवेदक पर प्रभार्य पत्तन लंगरगाह प्रभारों के उच्चतम स्लैब में रखकर गलती की है, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने किसी भी तरीके से गलती की है जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि पोत ने 7 अगस्त 2020 से 9 अगस्त 2020 तक केवल दो दिनों के लिए लंगरगाह प्रभारों हेतु	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि पत्तन ने आवेदक को 13 जुलाई 2020 से 7 अगस्त 2020 तक आवेदक पर प्रभार्य पत्तन लंगरगाह प्रभारों के उच्चतम स्लैब में रखकर गलती की है, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने किसी भी तरीके से गलती की है जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि पोत ने 7 अगस्त 2020 से 9 अगस्त 2020 तक केवल दो दिनों के लिए लंगरगाह प्रभारों हेतु	यह स्वीकार्य किया गया है कि आवेदक केवल दो दिनों के लिए, अर्थात् एसओआर में लागू दर के अनुसार तटीय चालन से विदेशी चालन में परिवर्तित किया गया था, विदेशगामी पोत पर लंगरगाह देयताओं की वसूली करता रहा है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी ने विदेशी चालन पोत के लिए उच्चतम स्लैब की	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अस्युक्तियां नहीं दी गई हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	<p>अगस्त 2020 तक आवेदक पर प्रभार्य पत्तन लंगरगाह प्रभार के उच्चतम स्लैब में रखकर गलती की थी।</p> <p>इसके अलावा, पत्तन ने 7 अगस्त 2020 से 9 अगस्त 2020 तक विदेशी ट्रेड पोत के लिए पत्तन लंगरगाह प्रभारों के उच्चतम स्लैब में रखकर गलती की थी। आवेदक ने निवेदन किया है कि पत्तन ने ऐसा करके गलती की है, क्योंकि पोत 7 अगस्त 2020 को विदेशी ट्रेड पोत में परिवर्तित किया गया था, और पोत को 7 अगस्त 2020 को पत्तन लंगरगाह में प्रवेश उचित माना गया है और ये स्लैब जारी नहीं रहेंगे।</p>	<p>एसओआर में लागू दर के अनुसार विदेशी पोत के रूप में प्रभारित किया गया है।</p>	<p>दरें वसूल करने में गलती की है जबकि यह 7 अगस्त 2020 को परिवर्तित किया गया था और विदेशी चालन पोत की हैसियत के आगे निम्नतम स्लैब में रखा गया है।</p>	
च.	<p>इसके अलावा, पत्तन ने विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं की उच्चतम स्लैब में आवेदक को रखकर गलती की थी। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पोत की हैसियत को वास्तव में 7 अगस्त 2020 को परिवर्तित किया गया है। विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के अधीन आवेदक पर वसूल की गई सभी लागतें गलत अनुमानों के अधीन वसूली की गई हैं कि सभी गणनाओं के लिए प्रारंभिक तारीख यथा अभिधित फरवरी 2020 से ली जानी चाहिए।</p>	<p>प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि पत्तन ने यथा अभिधित विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं की उच्चतम स्लैब में आवेदक को रखना गलती थी। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि विदेशगामी (हैसियत) लंगरगाह देयताओं के अधीन आवेदक पर प्रभारित सभी लागतें गलत अनुमानों के अधीन वसूली की गई हैं कि सभी गणनाओं के लिए प्रारंभिक तारीख यथा अभिधित फरवरी, 2020 से ली जानी चाहिए।</p>	<p>प्रतिवादी ने आवेदन के आधार च की विषयवस्तु से दो टूक इंकार किया था और इससे संबंधित इंकारों से संबंधित किसी प्रकार का साक्ष्य और अथवा समर्थक निवेदन करने में विफल रहा था।</p>	<p>एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।</p>
छ.	<p>किसी भी स्थिति में, पत्तन आवेदक से राशियों का दावा करने के लिए हकदार नहीं है जैसाकि 13 जुलाई 2020 से 9</p>	<p>प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि पत्तन, यथा अभिधित, 13 जुलाई 2020 से 9 अगस्त 2020 के बीच की अवधि से इसके बिल दिनांक 17 अगस्त 2020 राशि रु. 51,17,132 में यथा सूचीबद्ध</p>	<p>प्रतिवादी ने आवेदक के आधार घ की विषयवस्तु से दो टूक इंकार कर दिया था और इससे संबंधित इंकारों से संबंधित किसी प्रकार के साक्ष्य</p>	<p>एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	अगस्त 2020 के बीच की अवधि से इसके बिल राशि 17 अगस्त 2020 राशि भा.रु. 51,17,132 में सूचीबद्ध किया गया है। वैकल्पिकतः और आवेदक के अधिकारों तथा दावों के पूर्वाग्रह के बिना, अनुमान लगाते हुए कि आवेदक 13 जुलाई 2020 के बाद देयताओं के लिए पत्तन को अदायगी करनी होगी, यह स्लैब के अनुसार होना चाहिए क्योंकि यदि पोत 13 जुलाई 2020 को पत्तन में आया था राशि भा.रु. 10,41,932.5 और पोत के विराम के आधार पर उच्चतम स्लैब दर रु. 51,17,132 के अनुसार नहीं।	आवेदकों से राशियों का दावा करने के लिए हकदार नहीं है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदक को स्लैब के अनुसार 13 जुलाई 2020 के बाद रु. 10,41,932.50 पत्तन प्रभारों की अदायगी करनी है जैसे यदि पोत 13 जुलाई 2020 को पत्तन में आया था और यथा अभिक्षित पोत के विराम के आधार पर उच्चतम स्लैब के अनुसार नहीं है।	और अथवा समर्थक निवेदन उपलब्ध करवाने में विफल रहा है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक पर प्रभार्य रु. 10,41,932.50 पत्तन प्रभार इस तरह होने चाहिए जैसे पोत केवल 13 जुलाई 2020 को ही पहुंचा हो, क्योंकि पोत न्यायालय नीलामी द्वारा सभी ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया था। इसके अलावा, यह देखना महत्वपूर्ण है कि पूर्व स्वामियों और/अथवा एजेंटों की किन्हीं और सभी पूर्व देयताओं और/अथवा चूकों को एसओआर के उच्चतम स्लैब में आवेदक को रखने के लिए आधार रूप में विचार करना उचित नहीं होगा।	
ज.	पत्तन ने पोत की ओर से कार्य करने के लिए आवेदक के एजेंट को अनुमति देने से इंकार किया है। पत्तन ने तत्काल अपना बिल जारी किया था परंतु ऐसा नहीं किया गया था। इसने आवेदक को पोत की ओर कार्य करने के लिए आवेदक के एजेंट को अनुमति देने के लिए निदेश दिए जाने हेतु 28 जुलाई 2020 को माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जाना पड़ा था और तत्काल बिल जारी करना पड़ा था। माननीय बंबई उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 28 जुलाई 2020 के बाद भी, पत्तन ने कोई बिल जारी नहीं किया था।	प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि पत्तन ने पोत की ओर से कार्य करने के लिए आवेदक के एजेंट को अनुमति देने से इंकार कर दिया है जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि पत्तन तत्काल अपना बिल जारी कर पाया था परंतु ऐसा नहीं किया जा सका था जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि यह नौप्रस्थान किए गए पोत के बाद ही अंतिम बिल जारी करने के लिए पत्तन की पद्धति है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि इसने आवेदक को पोत की ओर से कार्य करने के लिए आवेदक के एजेंट को अनुमति देने के लिए निदेश दिए जाने हेतु 28 जुलाई 2020 को माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जाने के लिए और तत्काल बिल जारी किए जाने के लिए मजबूर किया था जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि माननीय उच्च न्यायालय ने प्रतिवादियों को तत्काल बिल जारी करने का निदेश दिया था।	प्रतिवादी ने आवेदन के आधार च की विषयवस्तु पर दो टूक इंकार कर दिया था और किसी भी प्रकार साक्ष्य और अथवा इससे संबंधित इनकारों से संबंधित समर्थक कागजात उपलब्ध करवाने में विफल रहा है।	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
झ.	पत्तन ने आवेदक को पत्तन लंगरगाह देयताओं के गलत स्लैब के अधीन रखा	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि पत्तन ने गलती से पत्तन लंगरगाह देयताओं के गलत स्लैब के अधीन आवेदकों को रख	प्रतिवादी ने आवेदन के आधार च की विषयवस्तु पर दो टूक इंकार कर दिया था और किसी भी	एमबीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	गया है, जिसके परिणामस्वरूप पूँजी का नुकसान हुआ है और बाजार में आवेदन की प्रोफेशनल स्थिति को प्रभावित किया है।	दिया था जिसके परिणामस्वरूप पूँजी का नुकसान हुआ और बाजार में आवेदक की व्यावसायिक हैसियत प्रभावित हुई जैसाकि बताया गया है।	प्रकार साक्ष्य और अथवा इससे संबंधित इनकारों से संबंधित समर्थक कागजात उपलब्ध करवाने में विफल रहा है।	
अ.	आवेदक ने समयानुसार ₹. 36.40 करोड़ की राशि का भुगतान किया था और स्पष्टता के साथ कार्य किया है। पोत पत्तन में बना रहेगा आवेदकों के कारण नहीं, अपितु यह मंजूरी को बनाये रखने का गलत कृत्य है, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने दोहराया तथा पुनः दोहराया कि पोत को नहीं छोड़ा जा सका क्योंकि इसे आवेदकों की लापरवाही के कारण सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा तटीय पोत से विदेशी चालन पोत तक परिवर्तित नहीं किया गया था। इसके अलावा, आवेदकों को पोत के पूर्व स्वामियों से स्वामित्व का परिवर्तन आवेदकों की लापरवाही के कारण डीजी शिपिंग से आगामी नहीं था। प्रतिवादियों ने दोहराया और पुनः दोहराया कि पत्तन मंजूरी सीमाशुल्क द्वारा प्रदान की जाती है और प्रतिवादियों द्वारा नहीं। प्रतिवादियों ने इकार किया है कि पत्तन प्राधिकारियों ने शुरू में आवेदक पर पूर्व स्वामियों की देयता थोपने की मांग की थी जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि यह नौप्रस्थान किए गए पोत के बाद ही अंतिम बिल देने की पद्धति है, तथापि, आवेदकों को 5 अगस्त 2020 तक प्रभारों के बारे में बताया गया था।	इस बात से इंकार किया गया है कि पोत को नहीं छोड़ा जा सका क्योंकि इसे आवेदकों की लापरवाही के कारण सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा तटीय पोत से विदेशी चालन पोत तक परिवर्तित नहीं किया गया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि यह सिर्फ प्रतिवादी की कर्तव्याईयों के कारण है और आवेदकों की लापरवाही के कारण नहीं। प्रतिवादी तटीय पोत को विदेशी चालन पोत में पोत के परिवर्तन के लिए आवेदकों द्वारा अपेक्षित जरूरी दस्तावेज समयानुसार उपलब्ध करवाने में विफल रहे थे जिसके परिणामस्वरूप सीमाशुल्क प्राधिकारियों से जरूरी मंजूरियां प्राप्त करने में विलंब हुआ। इस बात से इंकार किया गया है कि पोत के पूर्व स्वामियों से आवेदकों को स्वामित्व का परिवर्तन भी आवेदकों की लापरवाही के कारण डी.जी. शिपिंग से आगामी नहीं था। इस बात से इंकार किया गया है कि पोत के नौप्रस्थान के बाद ही अंतिम बिल जारी करना पत्तन की पद्धति है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादियों ने शुरू में पोत के नए खरीदार के रूप में आवेदकों पर सभी पूर्व देयताओं की वसूली करने की मांग की थी। इसके स्थान पर, आवेदक को सभी पूर्व पत्तन लंगरगाह देयताओं के लिए पोत की बिक्री प्रक्रिया (आवेदक द्वारा जमा किया गया) के लिए प्रतिवादी को निदेश देने के लिए	एम्बीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।	

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
			जरूरी निदेश दिए जाने के लिए माननीय न्यायालय का रुख करने के लिए मजबूर हुआ था।	
ट.	<p>यह आपकी जानकारी में लाना अत्यंत महत्वपूर्ण है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख के अनुसार, जोकि निम्नवत् है:</p> <p>“जब पोत पत्तन में प्रवेश करता है परंतु वहां पर कोई कोई अथवा यात्रियों को उतारा अथवा लिया नहीं जाता है ऐसे अनशिपमेंट और रिशिपमेंट के सिवाय जो भी समस्त के प्रयोजन के लिए जरूरी हो), उसपर प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर पर पत्तन-देयता के साथ प्रभारित किया जाएगा और दर के आधे से अधिक नहीं होगा जिसपर उससे अन्यथा प्रभार्य होगा।”</p> <p>यह स्पष्ट है कि यदि कोई पोत किसी कार्गो अथवा यात्रियों की उत्तराई और/अथवा लेने में शामिल नहीं होता है तो वसूल की जाने वाली दर प्रभार्य दर के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। यह उपर्युक्त तथ्यों से स्पष्ट है कि यद्यपि पोत किसी लदाई और/अथवा उत्तराई परिचालनों में शामिल नहीं था, पोत से प्राधिकरण द्वारा</p>	<p>प्रतिवादियों का कहना है कि आवेदकों द्वारा विश्वास की गई महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख केवल पत्तन प्रभारों से संव्यवहार करते हैं। प्रतिवादियों का कहना है कि उन्होंने दरमान के अनुसार वसूली की है। प्रतिवादियों का कहना है कि उक्त धारा प्रासंगिक नहीं है क्योंकि पोत कार्गो की उत्तराई करने के लिए 17 जनवरी 2020 को पोत के पहले एजेंट आईओसीएल की एजेंसी के अधीन मुंबई पत्तन में पहुंचा था। इसलिए, एसओआर 2.16 के अनुसार यथा लागू पत्तन देयताएं पोत के पहले एजेंट को वसूल की गई थीं और एजेंट द्वारा भुगतान भी किया गया था। प्रतिवादियों का कहना है कि वे पोत पर पाइलटेज देयताएं, पत्तन देयताएं, लंगरगाह प्रभार, बर्थ किराया प्रभार/पियर देयताएं, गारबेज रिसेप्शन प्रभार आदि जैसे विभिन्न प्रभारों की वसूली की जाती है। वर्तमान मामले में, पोत एजेंट को प्रतिवादियों द्वारा जारी किया गया बिल (एक्जिबिट-1) केवल पाइलटेज देयताओं के लिए और मै. जे.एम. बक्शी की एजेंसी के अधीन अवधि के लिए लंगरगाह प्रभारों के लिए है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदक संपूर्ण राशि वसूल करते रहे हैं जबकि उच्चतम प्रभार्य स्लैब में गलत रखा गया है जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि आवेदकों को यह सुनिश्चित करते हुए न्यूनतम प्रभार्य स्लैब में प्रभारित करना चाहिए कि दरें प्रभार्य स्लैब के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं हो जोकि रु. 10,41,935.50 है जैसाकि कहा गया है। यहां पर अनुबंधित और एक्जिबिट '7' यिहिनत कार्गो घोषणा/आई.जी.एम. की प्रति है। यहां पर अनुबंधित और एक्जिबिट '8' चिह्नित डॉक मास्टर जवाहर ट्रीप की रिपोर्ट की प्रति है।</p>	<p>इस बात से इंकार किया गया है कि आवेदकों द्वारा विश्वास किए गए अधिनियम की धारा 50ख केवल पत्तन प्रभारों और से संव्यवहार करती है न कि लंगरगाह प्रभारों से। इस बात से इंकार किया गया है कि प्रतिवादियों का कहना है कि उनसे दरमान के अनुसार वसूली की जाती है। इस बात से इंकार किया गया है कि उक्त धारा के अनुसार आईओसीएल, कार्गो की उत्तराई करने के लिए 17 जनवरी 2020 को पोत का पहला एजेंट, की एजेंसी के अधीन मुंबई पत्तन में पहुंचे पोत की तरह प्रासंगिक नहीं है। इस बात से इंकार किया गया है कि एसओआर 2.16 के अनुसार यथा लागू पत्तन देयताएं पोत के पहले एजेंट से वसूल किए गए थे और एजेंट द्वारा भुगतान भी किया है। इस बात से इंकार किया गया है कि पोत पर वसूल किए जाने वाले विभिन्न प्रभार जैसे पाइलटेज देयताएं, पत्तन देयताएं, लंगरगाह प्रभार, बर्थ किराया प्रभार/पियर देयताएं, गारबेज रिसेप्शन प्रभार आदि हैं। इस बात से इंकार किया गया है कि वर्तमान मामले में पोत एजेंट को प्रतिवादियों द्वारा जारी बिल केवल पाइलटेज देयताओं के लिए है और मै. जे.एम. बक्शी की एजेंसी के अधीन अवधि के लिए है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि यद्यपि पोत के पहले एजेंट से संबंधित विषयवस्तुएं वर्तमान परिदृश्य के तथ्यों में</p>	

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
	निर्धारित दर पर प्रभारित किया जाना चाहिए था और दर के आधे से अधिक नहीं होने चाहिए थे जोकि अन्यथा प्रभार्य होंगे। उपर्युक्त के विपरीत, आवेदक से संपूर्ण राशि प्रभारित की गई है जबकि उच्चतम प्रभार्य स्लैब में गलत ढंग से रखा गया है। इसके मददेनजर, आवेदक को यह सुनिश्चित करते हुए न्यूनतम प्रभार्य स्लैब में रखा जाना चाहिए था कि दरें न्यूनतम प्रभार्य स्लैब में प्रभार्य दरों के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगी जोकि राशि भा.रु. 10,41,932.50 होगी।		अप्रासंगिक है, अधिनियम का खंड 50 ख पत्तन देयताओं से संबंधित है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पत्तन देयताएं पोत पर पत्तन द्वारा वसूल किए जाने वाले सभी प्रकार के प्रभार परिकल्पित करते हैं, इसके एजेंट और/अथवा इसके स्वामी। प्रतिवादी ने यह निवेदन करने में गलती की थी कि उपर्युक्त 50 ख के अधीन उपर्युक्त प्रभार केवल पत्तन प्रभारों से संबंधित है और लंगरगाह प्रभारों से संबंधित नहीं है।	
		(i). प्रतिवादी द्वारा प्रभारों की दोबारा गणना किए जाने की आवश्यकता है जैसाकि कहा गया है। (ii). इस बात से इंकार किया गया है कि मौजूदा मामले में धारा 50 ख लागू है, जैसाकि बताया गया है। (iii). निम्नतर दरों पर प्रभार आवेदक पर लागू होते हैं जैसाकि बताया गया है, इससे भी इंकार किया गया है।	प्रतिवादी ने आवेदन के आधार च की विषयस्तु पर दो टूक इंकार कर दिया था और किसी भी प्रकार साक्ष्य और अथवा इससे संबंधित इनकारों से संबंधित समर्थक कागजात उपलब्ध करवाने में विफल रहा है।	एम्बीपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं दी गई हैं।
		आवेदकों के आवेदन दिनांक 05/09/2020 (इसके बाद इसे “उपत आवेदन” कहा जाएगा) को गलत समझा गया है, विधि विरुद्ध है और निम्नलिखित कारणों से अनुरक्षणीय नहीं हैं:	आवेदक विनम्र निवेदन करता है कि यह आवेदन में मांगी गई राहतों के लिए हकदार है और इसे माननीय प्राधिकरण द्वारा प्रदान किया जाएगा।	प्रतिवादियों ने कहा और निवेदन किया है कि आवेदन लागतों के साथ निरस्त किया जाना चाहिए।
		मै. जे.एम. बक्शी एंड कं., पोत एमटी मरीन ग्रेशियस पूर्व प्रेम माला के एजेंट को दिया गया बिल सं. 2021एन2370598 दिनांक 13/08/2020, रु. 51,17,132/- की राशि, टीएसपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित दरमान के अनुसार है और जोकि 03/10/2019 से लागू है। दरमान में फोर्स ऑफ लॉ है। दरमान का प्रासंगिक हिस्सा नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-	प्रतिवादी द्वारा अपने जवाब में लिया गया निर्णय अरक्षणीय, अविवेकपूर्ण और कानून के विरुद्ध है।	इस आरोप को प्रमाणित करने के लिए न तो आवेदन और न ही प्रत्युत्तर कोई वाद हेतुक प्रकट करता है कि मुंबई पत्तन अर्थात् यहां प्रतिवादी जोकि संविधि का सृजन है, के न्यासी बोर्ड द्वारा प्रभारित गलत दरें थीं और उन अवधियों के मामले में जलयान स्वामी अथवा उसके एजेंट लंगरगाह शुल्कों अथवा दरों अथवा सांविधिक देयताएं पत्तन परिसर से 13/07/2020 को

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां																																				
		<p>"2.15 लंगरगाह शुल्क की अनुसूची</p> <p>(क) यदि कोई पोत अथवा सेल्फ प्रोपेल्ड बार्ज सिवाय लैश बाज अथवा डम्ब बार्ज नीचे तालिका के कॉलम सं. 2 में निर्दिष्ट किसी लंगरगाह प्याइंट पर बना रहता है, लंगरगाह शुल्क पूर्वाक्ता कॉलम 3 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr> <tr> <td></td><td></td><td>दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>लंगरगाह प्याइंट</th><th>विराम की अवधि विदेशगामी पोत (अ.डा. में) तटीय/अंतर्राष्ट्रीय पोत (रु. में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(क)</td><td>ए. बी, सी, डी, ई, एफ, जी, टीए१, टीए२, नया एक्सप्लोरेशन करांजा</td><td> <table border="1"> <tr> <td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0047</td><td>0.0746</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>(ख)</td><td>एच, आई, जे, के, वी, डब्ल्यू एक्स, वाई, जेड</td><td> <table border="1"> <tr> <td>पहले दिन से आगे</td><td>0.0047</td><td>0.0746</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>(ग)</td><td>एल.एम. (नया पिरपाव एन१ (बॉय), एन२ (बॉय) में एन१, एन२, एन३ नॉर्थ एन३, ओ, वी, व्यू आर,</td><td> <table border="1"> <tr> <td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0038</td><td>0.0577</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table> </td></tr> </tbody> </table>	1	2	3			दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	क्र. सं.	लंगरगाह प्याइंट	विराम की अवधि विदेशगामी पोत (अ.डा. में) तटीय/अंतर्राष्ट्रीय पोत (रु. में)	(क)	ए. बी, सी, डी, ई, एफ, जी, टीए१, टीए२, नया एक्सप्लोरेशन करांजा	<table border="1"> <tr> <td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0047</td><td>0.0746</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table>	प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0047	0.0746	30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865	(ख)	एच, आई, जे, के, वी, डब्ल्यू एक्स, वाई, जेड	<table border="1"> <tr> <td>पहले दिन से आगे</td><td>0.0047</td><td>0.0746</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table>	पहले दिन से आगे	0.0047	0.0746	30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865	(ग)	एल.एम. (नया पिरपाव एन१ (बॉय), एन२ (बॉय) में एन१, एन२, एन३ नॉर्थ एन३, ओ, वी, व्यू आर,	<table border="1"> <tr> <td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0038</td><td>0.0577</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table>	प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0038	0.0577	30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865		17.01 बजे से 09/08/2020 10.30 बजे तक पोत किलयर करने में असमर्थ थे।
1	2	3																																						
		दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग																																						
क्र. सं.	लंगरगाह प्याइंट	विराम की अवधि विदेशगामी पोत (अ.डा. में) तटीय/अंतर्राष्ट्रीय पोत (रु. में)																																						
(क)	ए. बी, सी, डी, ई, एफ, जी, टीए१, टीए२, नया एक्सप्लोरेशन करांजा	<table border="1"> <tr> <td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0047</td><td>0.0746</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table>	प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0047	0.0746	30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																																
प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0047	0.0746																																						
30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																																						
(ख)	एच, आई, जे, के, वी, डब्ल्यू एक्स, वाई, जेड	<table border="1"> <tr> <td>पहले दिन से आगे</td><td>0.0047</td><td>0.0746</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table>	पहले दिन से आगे	0.0047	0.0746	30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																																
पहले दिन से आगे	0.0047	0.0746																																						
30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																																						
(ग)	एल.एम. (नया पिरपाव एन१ (बॉय), एन२ (बॉय) में एन१, एन२, एन३ नॉर्थ एन३, ओ, वी, व्यू आर,	<table border="1"> <tr> <td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0038</td><td>0.0577</td></tr> <tr> <td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td></tr> </table>	प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0038	0.0577	30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																																
प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0038	0.0577																																						
30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																																						

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां					मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां																
		<table border="1"> <tr> <td></td><td>एल/एफ 2 ऑफ दारुखाना ऑफ कोयला बंदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फेरी वार्क ऑफ मझगांव और पीएडवी चैनल</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>(घ)</td><td>पत्तन उत्तराई लंगरगाह क्षेत्र</td><td>प्रथम दिन से 30वें दिन तक</td><td>0.0038</td><td>0.0577</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>30वें दिन के बाद</td><td>0.0118</td><td>0.1865</td><td></td></tr> </table>						एल/एफ 2 ऑफ दारुखाना ऑफ कोयला बंदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फेरी वार्क ऑफ मझगांव और पीएडवी चैनल				(घ)	पत्तन उत्तराई लंगरगाह क्षेत्र	प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0038	0.0577				30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865		
	एल/एफ 2 ऑफ दारुखाना ऑफ कोयला बंदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फेरी वार्क ऑफ मझगांव और पीएडवी चैनल																							
(घ)	पत्तन उत्तराई लंगरगाह क्षेत्र	प्रथम दिन से 30वें दिन तक	0.0038	0.0577																				
		30वें दिन के बाद	0.0118	0.1865																				

टिप्पणी: पत्तन उत्तराई लंगरगाह क्षेत्र में निम्नलिखित समकक्ष
शामिल हैं:

प्याइंट ए – $18^0 57' N$ अक्षांश $72' 37'E$ देशांतर
 प्याइंट बी - $18^0 55' N$ अक्षांश $72'37'E$ देशांतर
 प्याइंट सी — $18'55'N$ अक्षांश $72'43.5'E$ देशांतर
 प्याइंट डी - $18'57'N$ अक्षांश $72'43.5'E$ देशांतर
 (ख). यदि कोई लैश बार्ज अथवा डम्ब बार्ज नीचे दी गई तालिका के कॉलम सं. 1 में उल्लिखित लंगरगाह प्याइंट्स में से किसी पर रहता है, लंगरगाह शुल्क पूर्णक्त कॉलम सं. 2 के अनुसार वसूले जाएंगे।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग</th> </tr> <tr> <th>लंगरगाह प्लाइट</th><th>विराम की अवधि</th><th>विदेश गार्मी पोत (अ.जा. में)</th><th>तटीय / अंतर्रेशीय पोत (रु. में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>2</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>ऑफ दारुखाना ऑफ कोयला बंदर ऑफ हे बदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और चैनल</td><td>पहले दिन से 60वें दिन तक</td><td>0.0019</td><td>0.0289</td></tr> <tr> <td></td><td>60वें दिन के बाद</td><td>0.0059</td><td>0.0933</td></tr> </tbody> </table> <p>(ग). मुंबई पत्तन से इतर पत्तनों को कार्गा के परिवहन के लिए पत्तन लाइटरेज एंकरेज एरिया में और मिडस्ट्रीम में लाइटरेज परिचालनों में संलिप्त प्रत्येक पोत, नाव, बार्ज और क्राफ्ट, आकार अथवा जीआरटी कुछ भी हो, उनकी कार्गा वर्किंग नहीं होने के दौरान लंगरगाह के स्थान पर निर्भर करते हुए उपर्युक्त खंड 2.15 (क) के अनुसार लंगरगाह शुल्क प्रभारित किए जाएंगे। मिन्न-मिन्न प्रशुल्क मुंबई पत्तन में आने वाले बार्जों पर लागू नहीं होगी।</p> <p>टिप्पणि:- लंगरगाह में पोत के विराम की अवधि की गणना करने के प्रयोजन के लिए:</p> <p>(1). लंगरगाह शुल्क उस समय से वसूल किया जाएगा जब पोत लंगर डालता है से लेकर लंगरगाह बर्थ छोड़ने तक;</p>	दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग		लंगरगाह प्लाइट	विराम की अवधि	विदेश गार्मी पोत (अ.जा. में)	तटीय / अंतर्रेशीय पोत (रु. में)	1	2			ऑफ दारुखाना ऑफ कोयला बंदर ऑफ हे बदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और चैनल	पहले दिन से 60वें दिन तक	0.0019	0.0289		60वें दिन के बाद	0.0059	0.0933		
दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग																						
लंगरगाह प्लाइट	विराम की अवधि	विदेश गार्मी पोत (अ.जा. में)	तटीय / अंतर्रेशीय पोत (रु. में)																			
1	2																					
ऑफ दारुखाना ऑफ कोयला बंदर ऑफ हे बदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और चैनल	पहले दिन से 60वें दिन तक	0.0019	0.0289																			
	60वें दिन के बाद	0.0059	0.0933																			

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		<p>(2). ऐसे पोत की स्थिति में जो बर्थ लेने अथवा शुष्क गोदी में प्रवेश करने और उसके बाद उसी बंदरगाह अथवा किसी दूसरे बंदरगाह में वापिस आने के लिए के लिए लंगरगाह में रुका था, पोत के लंगरगाह से दूर रहने के घटों की संख्या को शामिल नहीं किया जाएगा, परंतु ऐसे शामिल नहीं किए जाने के सिवाय अभिग्रहण की अवधि लंगरगाह शुल्कों के परिकलन के लिए सतत अवधि के रूप में मानी जाएगी;</p> <p>(3). लंगरगाह शुल्कों की वसूली के लिए, बार्ज कार्गो की उत्तराई अथवा ईंधन, पानी तथा प्रोविजन्स की आपूर्ति के प्रयोजन के लिए मुंबई पत्तन (विस्तारित पत्तन सीमा सहित) की सीमाओं के भीतर परिचालन करने वाला क्राफ्ट है परंतु बांधना अथवा कार्गो की दुलाई के सभी प्रयोजनों के लिए मुंबई पत्तन (विस्तारित पत्तन सीमा सहित) की सीमाओं के बाहर मद पोतों द्वारा लादे अथवा उतारे गए किसी अन्य प्रकार के बार्ज/नौकाएं शामिल नहीं होंगे;</p> <p>(4). पोत, नाव, बार्ज और क्राफ्ट (लैश बार्ज सहित) जिन्होंने उपर्युक्त धारा 2.1.1 के अनुसार पानी दुलाई के लिए लाइसेंस शुल्कों का भुगतान किया गया था, से लंगरगाह शुल्कों की वसूली नहीं की जाएगी;</p> <p>(5). भारतीय नौसेना पोतों और तट रक्षक पोतों के रूप में वर्गीकृत पोतों से लंगरगाह शुल्क वसूल नहीं किए जाएंगे।</p> <p>(6). केंद्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित मुंबई पत्तन सीमाओं के बाहर लंगर डाले पोत/जलयान से लंगरगाह शुल्कों की वसूली नहीं की जाएगी।</p>		

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		<p>यहां पर अनुबंधित और चिह्नित <u>एकिजिबिट-“1”</u> राशि रु. 51,17,132/- के लिए बिल सं. 2021एन2370598 दिनांक 13/08/2020 की प्रति है।</p> <p>(ख). आवेदक के पोत प्रेम माला जिसे अब एम.टी. मरीन ग्रेशियस के बारे में जाना जाता है, ने निःसंदेह प्रतिवादी की सेवाओं और संपत्ति का उपयोग किया है जिसके लिए टीएएमपी ने दरें और शर्तें निर्धारित की हैं जिसके अधीन प्रतिवादियों की सेवाएं/संपत्ति पोतों द्वारा उपयोग की जा सकती हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (इसके बाद 'उक्त अधिनियम' कहा जाएगा) की धारा 48 और 49 के प्रावधानों के अनुसरण में, टीएएमपी ने दरमान मंजूर किए हैं और शर्तें बनाई हैं जिसके अधीन प्रतिवादियों की सेवाओं/संपत्ति का उपयोग किया जाता है। उक्त धाराओं के प्रासंगिक भाग निम्नवत् हैं:-</p> <p>"48. बोर्ड अथवा अन्य व्यक्ति द्वारा निष्पादित सेवाओं के लिए दरमान –</p> <p>(1) प्राधिकरण समय-समय पर, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, दरमान बनाता है जिसपर, और शर्तों का विवरण, नीचे दी गई विनिर्दिष्ट सेवाओं में से किसी सेवा को बोर्ड अथवा किसी अन्य धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा अथवा पत्तन से संबंधित (क) पत्तन अथवा पत्तन पहुंच मार्गों के बीच यात्रियों अथवा सामान का पोतांतरण;</p> <p>(ख) पत्तन अथवा पत्तन पहुंचमार्गों की सीमाओं के भीतर ऐसे पोतों से किसी वार्फ, क्वे, जेटटी, पियर, डॉक, बर्थ, मूरिंग, स्टेज अथवा इरेक्शन, बोर्ड के कब्जे अथवा अभिग्रहण में भूमि अथवा भवन अथवा किसी अन्य स्थान को/से यात्रियों अथवा माल की उत्तराई और शिपिंग;</p>	<p>वर्तमान मामले में मौजूदा परिदृश्य में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 ("अधिनियम") की धारा 48, 49 और किर्णी अन्य प्रावधानों के अधीन शक्तियों का प्रयोग करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विनियम/दरमान नहीं है। वास्तव में, आवेदक का यह बड़ा दावा कि ऐसे कोई विनियम/दरमान नहीं है जो मौजूदा मामले में इस तरह की स्थिति पर विचार किया गया हो हो जहाँ पोत न्यायिक बिक्री के अधीन बेचा गया हो और खरीद के पहले दिन से उच्चतर मान वसूल करने के लिए प्रतिवादी के लिए चूक के अधीन पोत के रूप में मानना जारी रखा गया हो। ऐसा प्रावधान नहीं होने की स्थिति में, प्रतिवादी ऐसे मान के अधीन उच्चतर दर वसूल नहीं कर सकता जोकि इसके पूर्व स्वामी की देयता के लिए चूक (ऋणमारों से मुक्त न्यायालय नीलामी में खरीद के माध्यम से) के अधीन पोत के रूप में मानता अथवा मानना जारी रखता है। इस प्रकार, प्रतिवादी की उच्चतर दर पर आवेदक से वसूली कानून में अनुचित है।</p>	

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		<p>(ग) किसी ऐसे स्थान पर माल की क्रेनेज अथवा पोर्टरेज;</p> <p>(घ) किसी ऐसे स्थान पर माल का घाटशुल्क, स्टोरेज अथवा विलंबशुल्क;</p> <p>(ङ) पोतों के यात्रियों अथवा माल के मामले में कोई अन्य सेवा;</p> <p>(2) विभिन्न प्रकार के माल और पोतों के लिए विभिन्न मान और शर्तें निर्धारित की जा सकती हैं।</p> <p>49. बोर्ड से संबंधित संपत्ति के उपयोग के लिए दरमान और शर्तों का विवरण – (1)</p> <p>(1) प्राधिकरण समय-समय पर, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, भुगतान पर दरमान भी निर्धारित करता है, और और शर्तों का विवरण जिसके अधीन, कोई संपत्ति जो बोर्ड से संबंधित हो, अथवा कब्जे में हो अथवा अभिग्रहण में हो, अथवा पत्तन अथवा पत्तन पहुंचमार्गों की सीमाओं के भीतर किसी किसी स्थान को नीचे विनिर्दिष्ट प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जा सकता है:</p> <p>(क). पोतों द्वारा यथा उपर्युक्त किसी बाँय, मूरिंग, वार्फ, व्हे, पियर, भूमि, भवन अथवा स्थान पर पहुंचना अथवा रखना;</p> <p>(ख). पशुओं अथवा यात्रियों या माल की ढुलाई करने वाले वाहनों द्वारा यथा उपर्युक्त किसी वार्फ, व्हे, पियर, डॉक, भूमि, भवन, सड़क, ब्रिज अथवा स्थान में प्रवेश करना अथवा किराये पर चलना;</p> <p>(ग) आयातित माल के स्वामियों अथवा स्टीमर एजेंटों द्वारा भूमि अथवा शैडों को पट्टे पर लेना;</p> <p>(घ) बोर्ड द्वारा उपलब्ध करवाए गए अथवा से संबंधित किसी</p>		

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		भूमि, भवन, कार्यों, पोतों अथवा उपकरणों का कोई अन्य प्रयोग। (2). माल और पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए विभिन्न मान और शर्तें निर्धारित की जा सकती हैं। (3).”		
		उक्त पोत 12/02/2020 को अपराह्न 01:48 बजे से 09/08/2020 को प्रातः 10:30 बजे मुंबई का पत्तन तथा हारबर छोड़ने तक ए2 लंगरगाह में खड़ा था। दरमान 2019 के खंड 2.15 के अधीन, तटीय पोत से प्रथम 30 दिनों के लिए रु. 0.0746 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाता है। यदि लंगरगाह में पोत का विराम 30 दिन से अधिक होता है तो रु. 0.1865 की दर से उच्चतर प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग है। दरें पोत द्वारा लंगरगाह स्थान के उपयोग के लिए प्रभारित की जाती हैं और प्रतिवादी का पोत के स्वामित्व में परिवर्तन से कोई संबंध नहीं है। वास्तव में, कोई भी ऐसी शर्त जिसके अधीन उक्त सेवाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं/संपत्ति का उपयोग किए जाने की आवश्यकता होती है कि पोत की बिक्री के मामले में, निम्नतर दर बिक्री की तारीख से प्रभारित किए जाने की आवश्यकता है न कि उच्चतर दर। दूसरे शब्दों में, दरमान में पोत की बिक्री, एक स्वामी से दूसरे स्वामी, के बारे में नहीं बताया गया है और समय वापिस निर्धारित किया जाता है और 30 दिनों की नई अवधि शुरू होती है। टीएमपी द्वारा निर्धारित मान पोत द्वारा प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के उपयोग के लिए है। यदि प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के उपयोग की अवधि 30 दिनों से अधिक होती है तो उच्चतर दर आकर्षित होती है भले ही पोत ने कई बार स्वामी बदले हों।	प्रतिवादी बेईमानी और अनुचित तरीके से स्वयं को समृद्ध बनाने का प्रयास कर रहा है। इस अधिनियम के अधीन लंगरगाह देयताएं पत्तन देयताओं का हिस्सा हैं। अतः प्रतिवादी अधिनियम के प्रावधान 50ख को नजरअंदाज नहीं कर सकता जिससे वे पूरी तरह से बंधे हुए हैं। अतः, प्रतिवादी उच्चतम पर तथा बिना पूर्वाग्रह के कि आवेदन में क्या कहा गया है, प्रभार्य स्लैब के 50 प्रतिशत से अधिक प्रभारित नहीं कर सकता। प्रतिवादी बेईमानी से अधिक प्रभारण और अनुचित रूप से स्वयं को समृद्ध बनाने के आशय से लंगरगाह प्रभारों और पत्तन प्रभारों के बीच अंतर करने की कोशिश कर रहा है।	चूंकि आवेदक एक्स-फेशी गलत परिसर पर आगे बढ़ता है कि बिलिंग चक्र हर समय संशोधित किए जाएंगे पोत स्वामित्व में हाथों का बदलाव है, यह अधरणीय अभिकथन है कि बोर्ड को सभी गैरवान्वित भागीदारियों को देखना होगा जो बिलिंग चक्र को दोबारा शुरू करने के प्रयोजन के लिए और लम्बी अवधि तक पोतों के विराम के लिए लागू उच्चतर स्लैब से बचने के लिए स्वामित्व में परिवर्तन दर्शाने के लिए सृजित किया जा सकता है। यह राहत विधि और तथ्य में अरक्षणीय है, और इसलिए, चूंकि आवेदन का संपूर्ण आधार निराधार और आधारहीन है, इस प्रकार आवेदन अवश्य फेल होना चाहिए।
		जब आवेदकों ने नीलामी बिक्री में पोत की खरीद की थी तब उह्नें कानून के प्रावधानों अर्थात् उक्त अधिनियम की धारा 48 और 49 एवं टीएमपी द्वारा निर्धारित दरमान के बारे में जानकारी होनी चाहिए थी। कानून की जानकारी नहीं होना	प्रतिवादी के उत्तर से यह पर्याप्ततः स्पष्ट हो जाता है कि पूर्व स्वामी के एजेंटों की ओर से कृद्यों का उल्लेख करते हुए इस माननीय प्राधिकरण को भ्रमित और हुड़विक करने का	प्रतिवादियों का कहना है कि रु. 51,71,132/- की राशि के लिए आवेदकों को दिया गया बिल स्वयं दर्शाता है कि यह केवल लंगरगाह और पाइलटेज प्रभारों के लिए दिया गया है न कि पत्तन देयताओं के

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		<p>रक्षात्मक उपाय नहीं है। नि:संदेह आवेदकों द्वारा पोत ऋणभारों, मौजूदा मेरीटाइम पुनर्ग्रहणाधिकारों और दावों अर्थात् पोत की खरीद से पहले के दावे और पुनर्ग्रहणाधिकार से मुक्त खरीदा गया था। तथापि, प्रतिवादियों द्वारा प्रभारित प्रभार 13/07/2020 को सायं 05:01 से 09/08/2020 को प्रातः 10:30 बजे तक की अवधि के लिए हैं जिसके लिए आवेदकों के पोत के एजेंटों को अदायगी करनी होती है।</p>	<p>जानबूझकर प्रयास किया गया है। मौजूदा षडयंत्र के प्रयोजनों के लिए वे कार्रवाईयां अप्रासंगिक हैं। चूंकि पोत न्यायालय बिक्री के माध्यम से बेचे गए हैं, इसलिए पूर्व स्वामी के एजेंटों की कार्रवाईयां अप्रासंगिक हैं और उस आवेदक पर बाध्यकारी नहीं हैं जिसने पोत नौ-अधिकरण न्यायालय द्वारा की गई नीलामी से खरीदा हो। प्रतिवादी पूर्व स्वामियों अथवा एजेंटों की ओर से किन्हीं चूंकों के लिए अदायगी करने हेतु आवेदक से प्रभार नहीं वसूल सकता। पूर्व स्वामी अथवा एजेंटों के करार मौजूदा स्थिति में बाध्यकारी नहीं हैं। आवेदक के विरुद्ध दावा क्लीन स्लेट पर होना चाहिए। अतः वर्तमान स्थिति में दरमान पर विश्वास अनुचित और आधारहीन है।</p>	<p>लिए। इसलिए, आवेदकों द्वारा लिया गया आवेदन पूरी तरह से गलत समझा गया है, विधि के अनुसार नहीं है और अनुरक्षणीय नहीं है। प्रतिवादियों का कहना है कि लंगरगाह प्रभार प्रतिवादियों के स्थान/संपत्ति का उपयोग करने के लिए वसूल किए जाते हैं और ये प्रभार दरमान, खंड 2.15 के अनुसार वसूल किए जाते हैं, जबकि पत्तन देयताएं मुंबई के पत्तन एवं हारबर में पोत के प्रवेश के लिए उक्त अधिनियम की धारा 50क और 50ख के अधीन और दरमान खंड 2.16 के अनुसार वसूल किए जाते हैं।</p> <p>इस रिजाइंडर का शेष उपर्युक्त निवेदनों के पूर्वाग्रह के बिना दाखिल किया गया है, जोकि अपने आप में पूर्वाग्रह के बिना है और एक दूसरे में वैकल्पिक है। प्रतिवादियों ने दोहराया है कि इसके जवाबी पत्र दिनांक 08/10/2020 के अनुच्छेद 1 में किए गए निवेदन और रिजाइंडर में शामिल किए गए प्रत्येक आरोप से संव्यवहार नहीं है क्योंकि यह सुर-रिजाइंडर केवल लगाये गए ताजा आरोपों का विरोध करने और आवेदक को कोई राहत नहीं देने के प्रयोजन के लिए ही दाखिल किया गया है। प्रतिवादियों द्वारा ऐसा कुछ भी नहीं माना जाना चाहिए जब तक कि यहां पर विशेष रूप से ऐसा नहीं किया जाता है।</p>
		<p>प्रतिवादियों ने कहा है कि दरें पत्तन में पोत के विराम के आधार पर प्रतिवादियों द्वारा वसूल की जाती हैं न कि पोत के स्वामित्व के परिवर्तन के आधार पर। प्रतिवादी पोत के स्वामित्व का कोई स्थानांतरण पंजीकरण प्रमाणपत्र में परिवर्तन के लिए प्रासंगिक प्राधिकारियों के पास पंजीकृत होना चाहिए। तथापि, इसका बिलिंग चक्रों में कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि प्रतिवादी पोत 12/02/2020 से प्रतिवादी की सुविधाएं अभिग्रहण करते हुए</p>	<p>इस बात से इंकार किया गया है कि आवेदन को गलत समझा गया है, विधि विरुद्ध है और अनुरक्षणीय नहीं है।</p>	<p>प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों द्वारा अपने जवाब में दिया गया निर्णय अनुरक्षणीय, विवेकहीन और विधि के विरुद्ध है जैसाकि बताया गया है।</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
		लंगरगाह में रहा है।		
		<p>माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 26/05/2020 द्वारा, उक्त पोत प्रेम माला अब एम.टी. मरीन ग्रेशियस आवेदकों को रु. 36.40 करोड़ की कीमत पर बेचा जाता है। आवेदकों द्वारा जमा की गई जमानत राशि और खरीद कीमत के 10 प्रतिशत को ध्यान में रखते हुए, रु. 31.86 करोड़ की शेष राशि 3 सप्ताह के भीतर मुंबई के शैरिफ के पास जमा करने का निदेश दिया गया था। रु. 31.86 करोड़ की शेष राशि 03/07/2020 को अथवा लगभग मुंबई के शैरिफ को भुगतान की गई थी और बिक्री की 03/07/2020 को बिक्री की गई थी। बिक्री का बिल प्रोशेनोटरी एंड सीनियर मास्टर द्वारा 07/07/2020 को आवेदकों को जारी किया गया था और आवेदक प्रतिवादी पोत के स्वामी बने थे। पोत ने 09/08/2020 को प्रातः 10:54 बजे ही प्रस्थान किया था वर्षोंकि पोत आवेदकों को सर्वोत्तम ज्ञात कारणों से पहले प्रस्थान के लिए तैयार नहीं था। यहां अनुबंधित और <u>एकिजिबिट-</u> “2” चिह्नित उपर्युक्त आदेश दिनांक 03/07/2020 की प्रति है। यहां अनुबंधित और <u>एकिजिबिट-</u> “3” चिह्नित उपर्युक्त आदेश दिनांक 03/07/2020 की प्रति है। यहां अनुबंधित और <u>एकिजिबिट-</u> “4” चिह्नित पोत को तटीय से विदेशी चालन में परिवर्तित करते हुए सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जारी उपर्युक्त प्रमाणपत्र दिनांक 07/08/2020 की प्रति है। यहां अनुबंधित और <u>एकिजिबिट-</u> “5” चिह्नित सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जारी उपर्युक्त पत्तन निकासी प्रमाणपत्र सं. पी.सी. सं. एफ-504 दिनांक दिनांक 07/08/2020 की प्रति है।</p>	<p>इस बात से इंकार किया गया है कि मै. जे.एम. बक्शी एंड कं. पर बिल सं. 2021एन23705 98 दिनांक 13 अगस्त 2020, पोत एम.टी. मरीन ग्रेशियर पूर्व प्रेम माला के एंजेंट, ठीएमपी द्वारा विधिवत् प्रमाणित दरमानों के अनुसार है और 3 अक्टूबर 2019 से लागू है। जैसाकि आवेदन में विस्तार से निवेदन किया गया है और इस रिज्याइंडर में ऊपर दोहराया भी गया है, प्रतिवादी ने आवेदक को दरमान के उच्चतम स्लैब में रखते हुए गलती की है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि जबकि सहमति है कि पोत सभी ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया था, बढ़ती स्लैब दर के अनुसार दरों को जारी रखना और दरें प्रभारित करना भी पोत पर ऋणभार है जिसके बारे में प्रतिवादी ने जानबूझकर नहीं बताया था। इसके अलावा, प्रतिवादी ने अपनी अधिकतम दरों 100 प्रतिशत पर प्रभारों की वसूली में गलती की थी, जबकि अधिनियम की धारा 50x के अनुसार, दरें जो वसूल की जानी चाहिए वे स्लैब के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए कि आवेदक को पर्याप्त रखा जाना चाहिए। शेष विषयवस्तु अधिनियम से सार हैं और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।</p>	<p>प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि वर्तमान मामले में मौजूदा परिदृश्य में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (“अधिनियम”) की धारा 48, 49 और किन्हीं अन्य प्राक्षानों के अधीन शक्तियों का प्रयोग करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विनियमन/दरमान नहीं हैं जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने आवेदकों के बड़े दावे से इंकार किया है कि ऐसे विनियम/दरमान नहीं हैं जो मौजूदा मामले जैसी स्थिति दर्शाते हों जहां पोत न्यायिक बिक्री के अर्दीन बेचा गया हो और खरीद के पहले दिन से उच्चतर मान प्रभारित करने के लिए प्रतिवादियों के लिए चूक के अधीन पोत के रूप में माना जाता रहा हो, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि जब आवेदकों द्वारा पोत की खरीद की गई थी, उन्हें ज्ञात होना चाहिए था कि पोत 12/02/2020 से खड़ा था और दरमान के अनुसार वर्धित प्रभार प्रतिवादियों द्वारा वसूल किए जाते रहेंगे बिना इस बात पर ध्यान दिए कि स्वामी कौन है और/अथवा क्या पोत न्यायालय बिक्री द्वारा बेचा गया है अथवा अन्यथा। आवेदक यह समझने में विफल रहे थे कि वर्धित प्रभार मुंबई के पत्तन और हारबर के भीतर पोतों की भीड़ से बचने के लिए 30 दिनों के बाद इसके विराम के लिए पोत पर वसूल किए जाते हैं जिससे कि मुंबई के पत्तन तथा हारबर में पोत का निबाई आवागमन हो सके। आवेदक यह समझने में विफल रहे हैं कि पोत के स्वामित्व के बदलाव पर समय को वापिस नहीं घुमाया जा सकता जैसे पोत के विराम ने एसओआर के अधीन निर्धारित सीमा अर्थात् 30 दिन पार की थी। पोत की उनके पास डिलीवरी के तत्काल बाद पोत को प्रतिवादियों द्वारा विलयर किया</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
				<p>जाता है, ये प्रभार देय नहीं होंगे। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादी मान के अधीन उच्चतर दर प्रभारित नहीं कर सकते जो चूक के अधीन पोत माना जाता है अथवा माना जाता रहेगा (हालांकि न्यायिक नीलामी में खरीद ऋणभारों से मुक्त होती है) जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि आवेदकों को पूर्व स्वामियों की देयताओं की अदायगी करनी होगी, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि पूर्व स्वामियों द्वारा देय प्रभार उक्त पोत की बिक्री शुरू किए जाने से माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रतिवादियों को पहले ही भुगतान किया जा चुका है जो प्रभार उस समय तक अर्थात् 13/07/2020 तक परिगणित किए गए थे जब उक्त पोत पूर्व स्वामियों द्वारा आवेदकों को सौंपा गया था। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने उच्चतर मान पर आवेदकों से प्रभार वसूल किए हैं जोकि कानून में अनुचित है, जैसाकि कहा गया है।</p>
			<p>यह रिकार्ड का मामला है और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है।</p>	<p>प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादी बेर्इमानी और अनुचित तरीके से स्वयं को संपन्न बनाने का प्रयास कर रहे हैं, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादी इंकार करते हैं कि अधिनियम के अधीन लंगरगाह देयताएं पत्तन देयताओं का अंग है, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि लंगरगाह देयताओं की वसूली उक्त अधिनियम की धारा 4 के अधीन की जाती है जबकि पत्तन देयताओं की वसूली उक्त अधिनियम की धारा 50क और 50ख के अधीन की जाती है। प्रतिवादियों का कहना है कि एसओआर का खंड 2.15 लंगरगाह प्रभारों से संबंधित करता है जबकि एसओआर का खंड 2.16 पत्तन देयताओं से</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
				संव्यवहार करता है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने उक्त अधिनियम की धारा 50ख के प्रावधान को नजरअदाज किया है जिससे वे संपूर्णता से बंधे हुए हैं जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रभार्य स्लैब के 50 प्रतिशत से अधिक प्रभारित नहीं किया जा सकता, जैसाकि कहा गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि पत्तन देयताओं की वसूली क्षेवल मुंबई के पत्तन और हारबर में पोत के प्रवेश पर ही की जाती है; जबकि लंगरगाह प्रभार मुंबई के पत्तन और हारबर में पोत के लंगर डालने के लिए वसूल किए जाते हैं। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि वे अधिक वसूली करके और अनुचित तरीके से स्वयं को समृद्ध बनाने के एकमात्र आशय से लंगरगाह प्रभारों और पत्तन प्रभारों में बैंडमानी से अंतर करने का प्रयास कर रहे हैं, जैसाकि कहा गया है।
			हम इस बात को स्वीकार नहीं करते हैं कि उक्त पोत 12 फरवरी 2020 को अपराह्न 01:38 बजे से ए2 लंगरगाह में खड़ा था। यह रिकार्ड का मामला है कि पोत ने 9 अगस्त 2020 को प्रातः 10:30 बजे मुंबई का पत्तन तथा हारबर छोड़ दिया था, और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है। यह रिकार्ड का मामला है कि दरमान के खंड 2. 15 के अधीन, तीटी पोत पहले 130 दिनों के लिए 0.0746 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से प्रभारित किया गया है, और कि यदि पोत 30 दिनों से अधिक समय के लिए रुकता है तो 0.1865 की दर से प्रति जीआरटी प्रति घंटा उसका भाग देय है, और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि हालांकि उपर्युक्त प्रावधान	प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादियों के उत्तर से यह पर्याप्त रूप से स्पष्ट हो जाता है कि पूर्व स्वामी के एजेंटों की ओर से कृत्यों का उल्लेख करते हुए इस माननीय प्राधिकरण को जानबूझकर ग्रमित और हुडविंग करने का प्रयास किया जा रहा है, जैसाकि बताया गया है। वास्तव में, ये आवेदक हैं जो इस माननीय प्राधिकरण को हुडविंग करने का प्रयास कर रहे हैं। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि 30 दिनों के बाद पोत का विराम और/अथवा 30 दिनों की अवधि के भीतर पोत को नहीं हटाने में एजेंटों की कार्रवाईयां अप्रासंगिक हैं और उन आवेदकों पर बाध्यकारी नहीं हैं जिसने नौ-अधिकरण न्यायालय द्वारा की गई नीलामी से पोत खरीदा हो, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने पूर्व स्वामियों अथवा उनके एजेंटों की ओर से चूक के लिए

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
			<p>आवेदक द्वारा देखे गए हैं, इसे वर्तमान मामले में आवेदक पर प्रभारित नहीं किया जाता है चूंकि पोत न्यायाधिक नीलामी द्वारा खरीदा गया था (सभी ऋणभारों से मुक्त), और आवेदक को उच्चतर स्लैब में रखना वास्तव में प्रतिवादी की ओर से त्रुटिपूर्ण कार्रवाई है। हम यह स्वीकार नहीं करते हैं कि दरें पोत द्वारा लंगरगाह स्थान के उपयोग के लिए दरें प्रभारित की जाती हैं और प्रतिवादी को पोत के स्वामित्व के परिवर्तन से कोई संबद्ध नहीं होता है।</p> <p>इस बात से इंकार किया गया है कि ऐसी किसी भी स्थिति में नहीं जिसमें उक्त सेवाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं/संपत्ति को प्रयोग करने की आवश्यकता होती है कि पोत की बिक्री के मामले में, निम्नतर दर बिक्री की तारीख से प्रभारित किए जाने की आवश्यकता है न कि उच्चतर दर। यद्यपि प्रतिवादी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि दरमान इस स्थिति पर मौन है जिसमें पोत न्यायिक बिक्री के अधीन बेचा जाता है और बिक्री के पहले दिन से उच्चतर मान प्रभारित करने के लिए प्रतिवादी के लिए चूक के अधीन पोत के रूप में माना जाता रहता है। ऐसे प्रावधान के अभाव में, प्रतिवादी ऐसे किसी मान के अधीन उच्चतर दर प्रभारित नहीं कर सकता जो पोत को इसके पूर्व स्वामी की देयता के लिए चूक के अधीन (हालांकि ऋणभारों से मुक्त न्यायालय नीलामी में खरीदा गया है) पोत माना जाता है अथवा आगे भी माना जाता है। प्रतिवादी ने उपर्युक्त अनुच्छेद में स्वीकार किया है कि</p>	<p>आवेदकों पर प्रभार लगाये हैं जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने आवेदकों पर प्रभारों की वसूली के लिए पूर्व स्वामियों/एजेंटों के किसी करार पर विश्वास किया है, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि प्रतिवादियों का दावा क्लीन स्लेट पर होना चाहिए, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि 30 दिनों के बाद पोत के विरास को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता जबकि सांविधिक देयताओं की वसूली की जा रही हो। प्रतिवादियों ने इंकार किया है कि वर्तमान परिस्थिति में दरमान पर विश्वास अनुचित और आधारहीन है जैसाकि बताया गया है।</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
			<p>दरमानों में यह नहीं कहा गया है कि एक स्वामी से दूसरे स्वामी को पोत की बिक्री पर समय पुँःनिर्धारित किया जाता है और 30 दिनों की नई अवधि शुरू होती है। इसके अलावा, यह रिकार्ड का मामला है कि टीएमपी द्वारा निर्धारित मान पोत द्वारा प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के उपयोग के लिए है। हम इसे स्वीकार नहीं करते हैं कि यदि प्रतिवादी की सेवाओं/संपत्ति के उपयोग की अवधि 30 दिनों से अधिक हो जाती है तो उच्चतर दर आकर्षित होती है भले ही पोत ने कई बार स्वामी बदला हो। यह देखना महत्वपूर्ण है कि पोत न्यायिक बिक्री द्वारा सभी ऋणभारों तथा पूर्व संबंधों से मुक्त खरीदा गया था। उपर्युक्त से पर्याप्त स्पष्ट हो जाता है कि पोत को उच्चतर दर स्लैब के अधीन नहीं रखा जाना चाहिए, उच्चतर दर स्लैब के लिए पूर्व स्वामियों की ओर से चूक का प्रभाव और आवेदक का इससे कोई संबंध नहीं है।</p>	
			<p>यह रिकार्ड का मामला है कि आवेदकों ने पोत न्यायिक बिक्री द्वारा खरीदा था, और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है। इसके अलावा, प्रतिवादी ने बयान देने में गलती की है कि आवेदक को कानून के उपबंधों अर्थात् अधिनियम की धारा 48 और 49 एवं टीएमपी द्वारा निर्धारित दरमान की जानकारी होनी चाहिए थी। वास्तव में यह आवेदक का मामला है कि आवेदक कानूनी निर्णयों से पर्याप्त सुसज्जित है और अधिनियम तथा टीएमपी द्वारा निर्धारित दरमान के अधीन लागू दरों से परिचित है। इसलिए, वर्तमान आवेदन उपर्युक्त प्राधिकरण के समक्ष पेश हुआ</p>	प्रतिवादियों का कहना है कि ज्यादातर उप अनुच्छेद प्रतिवादियों के जवाब का इनकार मात्र है और इसलिए किसी ट्रेवर्स की आवश्यकता नहीं है।

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
			<p>है। यह रिकार्ड का मामला है और विवाद नहीं है कि, पोत को आवेदक द्वारा सभी ऋणभारों, मौजूदा मेरीटाइम पुनर्ग्रहणाधिकारों तथा दावों अर्थात् पोत की खरीद से पहले दावे और पुनर्ग्रहणाधिकार से मुक्त खरीदा गया था, और इसलिए टिप्पणियों की आवश्यकता नहीं है। यद्यपि इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि आवेदक पर प्रतिवादियों द्वारा वसूल किए गए प्रभार 13 जुलाई 2020 को सायं 05:01 से 9 अगस्त 2020 को प्रातः 10:30 बजे तक की अवधि के लिए हैं, यह देखना महत्वपूर्ण है कि आवेदक से उच्चतर स्लैब के अधीन गलत तरीके से दरें प्रभारित की जाती रही हैं। यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि उपर्युक्त अनुच्छेद में प्रतिवादी ने स्वीकार किया है कि पोत सभी ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया है, कोई पूर्व संबंध और/अथवा वसूल की गई दरों का निर्धारण नए खरीदार के रूप में आवेदक पर ऋणभार के रूप में हैं, क्योंकि आवेदक पूर्व स्वामियों की चूक कार्रवाईयों के प्रतिप्रभावों का सामना कर रहा है।</p>	
			<p>इस बात से इंकार किया गया है कि प्रतिवादियों द्वारा दरमान पत्तन में पोत के विराम के आधार पर वसूल किए जाते हैं न कि पोत के स्वामित्व के परिवर्तन के आधार पर। इस बात से इंकार किया गया है कि प्रतिवादी पोत के स्वामियों का स्थानांतरण पंजीकरण के प्रमाणपत्र में बदलाव के लिए प्रासंगिक प्राधिकारियों के पास पंजीकृत होना चाहिए और कि इस बिलिंग चक्रों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है क्योंकि प्रतिवादी पोत लंगरगाह में रहा है अर्थात् 12 फरवरी 2020 के बाद से</p>	<p>प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि उन्होंने दरमानों के उच्चतम स्लैब में आवेदकों को रखने में गलती की है, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि इससे सहमत होने तक पोत सभी ऋणभारों से मुक्त खरीदा गया था और वर्धित दरों के अनुसार दरों का वसूली करना भी पोत पर ऋणभार है जिसके बारे में प्रतिवादियों ने जानबूझकर इसके बारे में नहीं बताया, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने यथा अभिधित इसकी अधिकतम दरों</p>

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
			<p>प्रतिवादियों की सुविधाओं का अभिग्रहण करता रहा है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि प्रतिवादी इस तथ्य को समझने और/अथवा तथ्य पर विचार करने में विफल रहा था कि पोत न्यायिक नीलामी (जोकि एक सामान्य परिदृश्य नहीं है) द्वारा खरीदा गया है। जबकि इस तथ्य को बताते और स्वीकार करते हुए कि खरीद समी क्रठणभारों से मुक्त है, वे दरें वसूल करना जो पूरी तरह से पूर्व स्थामी की चूक के कारण है दर्शता है कि प्रतिवादी ने इसकी शक्तियों के दायरे से बाहर गया है और पोत पर गलत तरीके से प्रभार वसूल किए गए हैं।</p>	100 प्रतिशत पर प्रभारों की वसूली करने में गलती की थी। प्रतिवादियों ने दोहराया है कि उक्त अधिनियम की धारा 50ख पूरी तरह से लागू किए जाने योग्य नहीं हैं जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने दोहराया है कि प्रतिवादियों ने लंगरगाह देयताओं के लिए प्रभारों की वसूली की है न कि पत्तन देयताओं की। पत्तन देयताओं का वसूली पोत के पत्तन में प्रवेश करने पर वसूल की जाती है।
			<p>पोत की नीलामी से संबंधित विवरण रिकार्ड के मामते हैं और इसलिए किसी टिप्पणी की आवश्यकता नहीं है। इस बात से इंकार किया गया है कि पोत ने 9 अगस्त 2020 को प्रातः 10:54 बजे ही प्रस्ताव किया था व्याँकि पोत आवेदकों को सर्वोत्तम ज्ञात कारणों से उससे प्रस्थान होने के लिए तैयार नहीं था। वास्तव में आवेदक का यह मामला प्रतिवादी ने कई बार (प्रतिवादियों के प्रतिनिधियों के साथ आयोजित बैठकों के माध्यम से) पोत के पहले नौप्रस्थान को सुनिश्चित करने के लिए आवेदक को जरूरी दस्तावेज और/अथवा और/अथवा जरूरी मंजूरियां प्रदान नहीं की गई थीं। वास्तव में प्रतिवादी असहयोगी थे और उनकी विशेष रूप से उनकी चिंताओं की ओर ध्यान देते हुए न्यायालय से आदेशों की मांग कर रहे थे, जिसके लिए आवेदक को आवेदन के साथ अनुबंधित किए गए कई आदेशों द्वारा यथा मंडित प्रत्येक ऐसे मौके</p>	-

क्र. सं.	मै. नेन लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियन शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एम्बीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
			पर माननीय बुंबई उच्च न्यायालय में जाना पड़ा था।	
				प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि उन्होंने आवेदकों पर गलत प्रभार प्रभारित किए हैं जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि वर्धित प्रभारों की वसूली की जाती है यदि लंगरगाहों में पोत का विराम 30 दिनों से अधिक रहता है। प्रतिवादियों का कहना है कि वे इस बात से चित्तित नहीं हैं कि मुंबई के पत्तन तथा हारबर के भीतर पोत का स्वामित्व बदला है। मुंबई के पत्तन तथा हारबर के भीतर स्वामित्व का बदलाव बिलिंग चक्रों को नहीं रोक सकता क्योंकि वर्धित प्रभार मुंबई के पत्तन तथा हारबर में भीड़ के मददेनजर वसूल किए जाते हैं। आवेदकों का पोत पर पहले वसूल किए जा रहे प्रभारों का स्वामित्व के बदलाव से कोई संबद्ध नहीं है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि आवेदकों को उक्त पोत के पूर्व स्वामियों/एजेंटों की देयता के लिए अदायगी करनी थी, जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों का कहना है कि 30 दिनों से अधिक पोत के विराम पर प्रभार्य वर्धित दर ऋणभार नहीं है जैसाकि आवेदकों द्वारा झूठा आरोप लगाया गया है। प्रतिवादी ने इंकार किया है कि उच्चतर दर पूर्व स्वामियों की ओर से की गई चुक के विस्तारित प्रभाव है और आवेदक का इससे संबंध नहीं है जैसाकि बताया गया है।
				आवेदकों के प्रवेश के बारे में यह बताना महत्वपूर्ण है कि उन्हें अधिनियम और दरमान की जानकारी है। प्रतिवादियों का कहना है कि यदि ऐसा है तो आवेदकों यह पता होना चाहिए था कि पोत का विराम पहले ही 30 दिन पार कर चुका है, वर्धित प्रभार मुंबई के पत्तन

क्र. सं.	मै. नेन लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी आवेदन दिनांक 05-09-2009	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 08-10-2020 द्वारा टिप्पणियां	मै. लियान शिप मेनेजमेंट एलएलसी की अपने पत्र दिनांक 16-11-2020 में टिप्पणियां	एमबीपीटी की इसके पत्र दिनांक 27-11-2020 द्वारा टिप्पणियां
				तथा हारबर से उत्क पोत के नौप्रस्थान तक आवेदकों वसूल किए जाते रहेंगे। प्रतिवादियों का कहना है कि लंगरगाह प्रभारों की वधित दर का जारी रहना ऋणभार अथवा पुनर्ग्रहणाधिकार नहीं है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि आवेदक पूर्व स्थामियों की ओर से की गई चूक के प्रतिप्रभावों का सामना कर रहे हैं, जैसाकि बताया गया है।
				प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि न्यायिक नीलामी सामान्य परिदृश्य नहीं है जैसाकि बताया गया है। प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादी अपनी शक्तियों के कार्यक्षेत्र से दूर जा चुके हैं और पोत पर गलत तरीके से प्रभारों की वसूली की गई है जैसाकि बताया गया है।
				प्रतिवादियों ने इस बात से इंकार किया है कि प्रतिवादियों ने जरूरी दस्तावेज प्रदान नहीं किए थे जैसाकि आरोप लगाया गया है। प्रतिवादी इस बात से इंकार करते हैं कि प्रतिवादी सहयोगात्मक नहीं थे जैसाकि आरोप लगाया गया है अथवा अन्यथा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 30th March, 2021

No. TAMP/36/2020-MBPT.— In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in compliance of the Order dated 07 August 2020 passed by the Hon'ble High Court of Bombay in the Commercial Admiralty Suit(L) No.7 of 2020, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the reference made by the Nan Lian Ship Management LLC to adjudicate the dispute concerning the Port Anchorage Dues payable by the Nan Lian Ship Management LLC to Mumbai Port Trust (MBPT), as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/36/2020-MBPT

The Nan Lian Ship Management LLC

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of March, 2021)

This matter deals with an application filed by Nan Lian Ship Management LLC [“Applicant” and Purchaser of the Vessel MT Prem Mala (IMO No. 9209972)] for adjudication of the dispute concerning the Port Anchorage Dues payable by the Purchaser of the vessel to Mumbai Port Trust (MBPT).

2.1. The learned Advocate on behalf of the purchaser of the vessel vide a communication dated 05 September 2020 has filed an Application, impleading MBPT as a Respondent. The contents of the email are as follows:

- (i). Our client viz., Nan Lian Ship Management LLC (“Purchaser”) of the Defendant Vessel (M.T. Prem Mala (IMO No. 9209972)) vide an Order dated 4th August 2020, passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte of the Bombay High Court in the captioned matter, was directed to deposit the Port Anchorage Dues as raised by MbPT vide an email dated 3rd August 2020, with Deputy Sheriff of Mumbai.
- (ii). Subsequently, the Purchaser deposited the requisite sum under protest with the Deputy Sheriff of Mumbai as directed by the aforesaid Order.
- (iii). Thereafter, vide an Order dated 7th August 2020 passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte of the Hon'ble Bombay High Court directed the Purchaser to file an application with The Tariff Authority of Major Ports within a period of one month from the date of the Order which concludes on 7th September 2020, for adjudication of the dispute concerning the Port Anchorage Dues payable by the Purchaser to MbPT.

2.2. The relevant main grounds on which the Applicant has filed the application impleading MBPT as the Respondent are brought out below :

- (i). On or about 17 January 2020, the Vessel M.T. Prem Mala (IMO No. 9209972) (“Vessel”) arrived at Mumbai Anchorage and begun accruing anchorage charges since then.
- (ii). Vide an order dated 18 January 2020 passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Mr. Justice K.R. Shriram), in Commercial Admiralty Suit (L) No. 3 of 2020 filed by one Engineering Appliances Corporation and vide an order dated 31 January 2020 passed by Hon'ble Bombay High Court (Coram: Mr. Justice K.R. Shriram), in Commercial Admiralty Suit (L) No. 7 of 2020 filed by one Axis Trustee Services Ltd., the said Vessel was arrested. (Copies of both the abovesaid orders are furnished.)
- (iii). In the auction process of the Vessel, vide order dated 26 May 2020 passed by Bombay High Court, M.T. Prem Mala (IMO No. 9209972) (“Vessel”) Nan Lian Ship Management LLC (“Applicant”) was the highest bidder and the Applicant successfully deposited the entire sum of INR 36,40,00,000 (INR Thirty-Six Crores Forty Lakhs).

- (iv). It is pertinent to note that the Applicant has in fact bought the Vessel vide a court sale, free of all charges and encumbrances in accordance with Section 10 of The Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017 (“Admiralty Act, 2017”). Subsequently, a Bill of Sale dated 7 July 2020, was issued in favour of the Applicant through the High Court Admiralty Registrar, High Court of Bombay ensuring transfer of the ownership of the Vessel in favour of the Applicant, since the Applicant had successfully deposited the amounts with the Hon’ble Court. (A copy of the Bill of Sale dated 7 July 2020, is furnished.)
- (v). On having received an original copy of the Bill of Sale, the Applicants as the rightful owners of the Vessel preferred to replace the crew on board the Vessel with their own crew. Unfortunately, the crew on-board the Vessel was unsupportive due to unpaid wages since the early months of 2020. Thereafter, on 9 July 2020, the hardships faced by the Applicant were brought to the notice of the Hon’ble Court and in light of the same, vide an order dated 9 July 2020, passed by the Hon’ble Bombay High Court (Coram: Hon’ble Mr. Justice B.P. Colabawalla), the crew on board the Vessel was directed to ensure that a smooth takeover is ensured whilst handing over the charge of the Vessel to the Applicant’s appointed crew. Pursuant to the order dated 9 July 2020, the Applicant was only able to attain possession and have its crew placed on board the Vessel on 13 July 2020. (A copy of the Order dated 9 July 2020 is furnished.)
- (vi). It is pertinent to note that, the Vessel was imported sometime in the midst of this decade by the erstwhile owners. The Vessel at the time of import had its status converted from a Foreign Going Trade Vessel to a Coastal Trade Vessel. The Applicant on purchase of the Vessel, wished to have the status of the Vessel reinstated as that of a Foreign Going Trade Vessel from its current status as a Coastal Trade Vessel. Accordingly, to change the status of the Vessel, the Applicant would require clearances from both the Port Authorities as well as the Customs Authorities.
- (vii). The erstwhile agents of the Applicant apprised the Applicant of a list of certain Vessel Import Documents, that would be absolutely necessary to change the Vessel’s status from that of a Coastal Trade Vessel a Foreign Trade Vessel. Pursuant to the same, the Applicants sought assistance of the Office of the Sheriff to obtain the requisite documents. The representatives of the Applicants approached the Customs Authorities on multiple occasions apprising them of the fact that the Applicant has purchased the Vessel vide a court sale, and shall not possess the Import Documents.
- (viii). In the meanwhile, Office of the Sheriff issued a supporting letter dated 13 July 2020 clearly enumerating and directing all necessary authorities to act in accordance with the Order and provide all necessary clearances to the Vessel for change in its status. Therefore, it is an undisputed fact that the Port is aware of the change of ownership.
- (ix). On 27 July 2020, the agents and representatives of the Applicant approached the Port Authorities yet again to seek clarity on the issue concerning the payment of outstanding Port Dues. The Port Disbursement Account (“PDA”) issued to the Applicant envisaged that the Applicant had been wrongly placed in a slab which is leviable only after the first 30 days of the Vessel being at Anchorage (“Highest Slab”). In fact, the Applicant ought to have been treated as a new Owner and the Port Charges ought to have been levied on the Applicant (in the lowest slab), i.e. from 13th July 2020 as Day 1 of the arrival of the Vessel. It is pertinent to note that, the Applicant is not liable to pay any dues, let alone the ones levied under the highest slab.
- (x). Pursuant to the above, advocates for the Applicants addressed an email to the Deputy Sheriff thereby requesting necessary directions to be given to the Port to proceed against the sale proceeds deposited in Court.
- (xi). Pursuant to the email, the Deputy Sheriff brought to the notice of the Hon’ble Bombay High Court the discrepancies at hand, and sought directions on behalf of the Applicant directing the authorities to act in accordance to the Orders of the Hon’ble Bombay High Court. On 28th July 2020, vide an order passed by the Hon’ble Bombay High Court (Coram: Hon’ble Mr. Justice S.C. Gupte) the Port authorities were directed as follows:
- “5. So far as Port dues are concerned, the statutory lien of the Port obviously cannot be claimed vis-a-vis the suit vessel, which has already been transferred to the Applicant in pursuance of a court sale. The Applicant takes a vessel free of charges and encumbrances. The Port may, instead, have a lien on the sale proceeds of the vessel lying in this court. Learned Counsel appearing for Mumbai Port Trust has no objection if the Port’s lien is considered in respect of the sale proceeds.”*
- (xii). In light of the above, it is categorically stated and amply clear that the Port shall proceed against the sale proceeds of the vessel lying in Court, that have been deposited by the Applicant (which is claimed by the Port for any outstanding Port Dues). It is pertinent to note that, at this juncture the

- Counsel appearing on behalf of the Port in-fact acknowledged the same and agreed to it so long as the Port could proceed against the proceeds for its outstanding dues; A copy of the Order dated 28th July 2020 passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte is furnished.
- (xiii). In light of the Order dated 28 July 2020, advocates for the Applicants vide an email addressed to the advocates appearing for and on behalf of the Port, requested them to convey to the Deputy Conservator, Mumbai Port Trust and other authorities that:
- (a). the Applicant has purchased MT Prem Mala (the Vessel) vide a court sale, free from all encumbrances and/or charges/ claims;
 - (b). any outstanding port dues ought to be claimed against the sale proceeds that have been deposited in the Court by the Applicant;
 - (c). accordingly, the Port Authorities and the Deputy Conservator, Mumbai Port Trust to assist the Applicant and provide any clearances that may be required from their end at the earliest.
- (xiv). Amidst the above, the Applicant and its agents and representatives approached the Port Authorities seeking clearance of the Vessel, so as to ensure that the status of the Vessel is changed and that the Vessel sails out at the earliest hour. Unfortunately, due to numerous objections and illegitimate issues, the Vessel has not been granted its due clearance since 13 July 2020 (date of possession).
- (xv). Thereafter the Port issued a PDA enlisting calculations of Anchorage Dues that the Port levied on the Applicant from 13 July 2020 upto 5 August 2020. It is pertinent to note that the Port has in-fact incorrectly placed the Applicant in the highest slab of the Coastal Vessel (Status) Anchorage Dues, whilst justifying it by saying that the Vessel has been at anchorage since February 2020, and all costs levied shall be in line with the time frame since February 2020. The Applicant has been wrongly placed under the highest slab, even though the possession of the Vessel has only been taken on 13 June 2020. In view of the same, an email dated 1 August 2020 was addressed by the Advocates to Mumbai Port enlisting the detailed issues and concerns at hand. A copy of the email dated 1 August 2020 along with the PDA and Excel Sheet showing the difference in calculation are furnished.
- (xvi). Subsequently, the Port authorities vide an email dated 3 August 2020, informed the agents of the Applicant of the Port dues pending which amounted to INR 47,49,593. The said email, and amounts were brought to the notice of the Hon'ble Bombay High Court by way of an affidavit dated 4 August 2020, filed for and on behalf of the Applicants.
- (xvii). Thereafter, the Applicants agreed to deposit the said amount of INR 47,49,593 with the Office of the Sheriff under protest, as directed vide an Order dated 4 August 2020, of the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte). A copy of the Order dated 4 August 2020 is furnished.
- (xviii). The Applicants successfully converted the Vessel from an Indian Trade Vessel to a Foreign Trade Vessel whilst acquiring all necessary clearances from the Customs Department on 7 August 2020, and should have been placed under the lowest slab of the Foreign Trade Vessel heading as per the tariff rates.
- (xix). Thereafter, vide an Order dated 7 August 2020 passed by the Hon'ble Court, the Bombay High Court (Coram: Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte) acknowledged the submissions made by the Applicant seeking directions from the Hon'ble Bombay High Court for adjudication of the Applicant's claim. The Applicant was accordingly directed to prefer an application before the Hon'ble Authority, and the Applicant has thus preferred the present application. Furthermore, vide the same order the Hon'ble Bombay High Court directed that the Port dues of the Respondent in the present application for the period during which the ship was under arrest and till her possession was handed over to the Applicant amounting to INR 2,26,10,857 to be paid out of the sale proceeds deposited in the Hon'ble Bombay High Court by the Applicant. In light of the same, it is infact amply clear that all previous dues of the Respondent have been settled by the Hon'ble Bombay High Court, and there is absolutely no reason whatsoever for the Respondent to levy unsolicited charges on the Applicant. A copy of the Order dated 7 August 2020 is furnished.
- (xx). Thereafter, on 8 August 2020, the Applicant obtained the necessary No Objection Certificates from the Bureau of Immigration, Sea Check Post, Mumbai and on 9 August 2020, at about 1030 hours the Vessel was allowed to set sail.

- (xxi). It is pertinent to note that the discrepancy and vast difference between the amounts that are actually to be levied by the Port on the new Owner (being INR 10,41,903.5), and the amounts that have been levied by the Port (being INR 51,17,132.) amounts to INR 40,75,228.5. The workings in this regard is as follows:

Anchorage Charges as should be levied from 1st day upto 30th day i.e. 13.07.2020 upto 09.08.2020			
Statement	USD	INR	Remarks
Anchorage Dues – COASTAL: GRT x INR 0.0746 per hour x 601 hours	18118	12,78,772	As per Port tariff
Anchorage Dues: GRT x INR 0.0047 per hour x 41 hours	5496	3,87,921	As per Port tariff
Pilotage Charges: GRT x USD 0.0493	1406	99,245	As per Port tariff
18% GST on above	4504	3,17,869	As per Government rule
TOTAL	29524	20,83,807	
Minimum Payable Amount as per S-50B of MPT Act, 1963.	14762	10,41,903.50	

Anchorage Charges levied by the Port beyond 30th day i.e. 13.07.2020 upto 09.08.2020			
Statement	USD	INR	Remarks
Anchorage Dues – COASTAL: GRT x INR 0.1865 per hour x 601 hours	45295	31,96,931	As per Port tariff
Anchorage Dues: GRT x INR 0.0118 per hour x 41 hours	13799	10,34,231	As per Port tariff
Pilotage Charges: GRT x USD 0.0493	1406	1,05,390	As per Port tariff
18% GST on above	10890	7,80,579	As per Government rule
TOTAL	71390	51,17,132	

- (xxii). It is the case of the Applicant that the Applicant has bought the vessel vide a Court auction free of all encumbrances, all claims and charges qua the Vessel are dropped and the Vessel ought to be treated as if it has come to the Port at the behest of the new Owners for the first time post the sale. Furthermore, the Applicant ought to be placed in the lowest slab and that the date of possession of the vessel / arrival of the vessel ought to be taken into consideration as “Day 1 of the arrival of the vessel” and thus the date of initiation for all necessary calculations.
- (xxiii). Furthermore, the Port has also erred in placing the Applicant in the highest slab of the Foreign Going (Status) Anchorage Dues. It is pertinent to note that the Vessel’s status had in-fact only been changed on 07 August 2020. All costs levied on the Applicant under the Foreign Going (Status) Anchorage Dues, have also been levied under wrongful assumptions that the initiation date for all calculations should be taken from February, 2020.

- (xxiv). It is not only unfair to place the Applicant under the highest slab, even though the possession of the Vessel has only been taken on 13 July 2020, but also of utmost importance to note that the Applicant is in no way concerned with the previous dues and/or original date of arrival of the Vessel. The Applicant cannot be charged on the basis of the stay of the vessel. Since, after the Judicial auction of the vessel, the vessel ought to be considered as if arrived on 13 July 2020, which is the date on which the possession of the vessel was in fact handed over to the Applicant.
- (xxv). It is pertinent to note that, the Applicant has infact wrongly been placed under the highest slab leviable as per the Tariff Rates as applicable to Port Anchorage Dues.
- (xxvi). It is pertinent to note that, it was only on 18 August 2020, i.e. 9 days after the Vessel sailed out did the Port issue its invoice for the Port Anchorage Dues amounting to INR 51,17,132. It is pertinent to note that, the Port has infact erred in placing the Applicant in the Highest Slab of the leviable Port Anchorage Charges on the Applicant from 13th July 2020 to 7th August 2020. Furthermore, the Port has also erred in levying the Highest Slab of the Port Anchorage Charges for a Foreign Trade Vessel, from 7th August 2020 to 9th August 2020. The Applicant submits that the Port has erred in doing so, since the Vessel was only converted to a Foreign Trade Vessel on 7th August 2020, and ought to be treated as the vessel has only entered the Port Anchorage on 7th August 2020 and not continue the same slabs.
- (xxvii). Furthermore, the Port has also erred in placing the Applicant in the highest slab of the Foreign Going (Status) Anchorage Dues. It is pertinent to note that the Vessel's status had in-fact only been changed on 7 August 2020. All costs levied on the Applicant under the Foreign Going (Status) Anchorage Dues, have also been levied under wrongful assumptions that the initiation date for all calculations should be taken from February 2020.
- (xxviii). In any event, the Port is not entitled to claim the amounts from the Applicant as enlisted in its Invoice dated 17 August 2020 amounting to INR 51,17,132, from the period between 13 July 2020 to 9 August 2020. Alternatively, and without prejudice to the rights and contentions of the Applicant, assuming the Applicant is liable to pay the Port for dues post 13 July 2020, the same has to be as per the slab as if the vessel came into Port on 13 July 2020 amounting to INR 10,41,932.5 and not as per the highest slab levied basis the stay of the vessel amounting to INR 51,17,132.
- (xxix). The Port refused to allow the Applicant' agent to act on behalf of the vessel. The Port could have issued its invoice immediately but did not do so. This compelled the Applicant to move the Hon'ble Bombay High Court on 28 July 2020, seeking directions to allow the Applicant's agent to act on behalf of the Vessel and issue an invoice immediately. Even after the order of the Hon'ble Bombay High Court dated 28 July 2020, the Port did not issue any invoice.
- (xxx). The Port has erroneously placed the Applicant under the wrong slab of Port Anchorage Dues, which is has resulted in loss of capital and has affected the professional status of the Applicant in the market.
- (xxxi). The Applicant has paid the amount of ₹.36.40 Cores promptly and has acted with clarity. The vessel continued to stay in Port not on account of the Applicants, but as is evident above on account of the Port's wrongful act of withholding clearance. The Port authorities initially sought to foist the liability of the erstwhile owners on the Applicant. Later, no invoices were issued by the Port until 3 August 2020, and thereafter an invoice was issued only on 18 August 2020, i.e. 9 days after the Vessel sailed away.
- (xxxii). Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963 states as follows:

"When a vessel enters a port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein, with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair), she shall be charged with a port-due at a rate to be determined by the Authority and not exceeding half the rate with which she would otherwise be chargeable."

It is clear that if a vessel is not involved in discharge and/or taking in any cargo or passenger the rate levied shall not exceed 50% of the leviable rate. It is infact clear from the facts above that, whilst the Vessel was not involved in any loading and/or discharge operations, the Vessel ought to have been charged at a rate determined by the Authority AND not exceeding half the rate which would otherwise be chargeable.

Contrary to the above, the Applicant has been charged the entire amount whilst having been wrongly placed in the highest chargeable slab.

In view of the same, the Applicant should be placed in the lowest chargeable slab while ensuring that the rates do not exceed 50% of the chargeable rates in the lowest chargeable slab which shall amount to ₹.10,41,932.5.

2.3. On the grounds mentioned above, the Applicant has made the following main prayers before this Authority:

- (a). The Hon'ble Authority direct the Respondent i.e. MBPT to re-calculate the Port Anchorage Dues and charge the Applicant as per the lowest slab applicable to the Applicant and in accordance with Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (b). The Hon'ble Authority direct the Respondent i.e. MBPT to retract the Invoice dated 17 August 2020 amounting to ₹.51,17,132, and issue a fresh invoice amounting to ₹.10,41,932.5 as per the lowest slab calculations whilst levying a rate not exceeding 50% of the chargeable rates in accordance with Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (c). The ad-interim reliefs in terms of prayers above be granted;
- (d). Such other order(s) as the Hon'ble Authority may deem fit and proper in the facts and circumstances of the case be granted.

2.4. Accordingly, the learned Advocate has made a request to take on record the application under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

2.5. On perusal of the Order dated 7 August 2020 passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte of the Hon'ble Bombay High Court, the Hon'ble Bombay High Court has *inter alia* at para no. 9 (xi) of the Order directed the Purchaser to file an application with the Tariff Authority for Major Ports within a period of one month from the date of the Order which concluded on 7th September 2020, for adjudication of the dispute concerning the Port Anchorage Dues payable by the Purchaser to MBPT. The operative portion of the Hon'ble High Court of Bombay Order with regard to the application made before the TAMP by the applicant is given below:

“The amount deposited by the purchaser of the suit vessel in accordance with the order passed by this court on 4 August 2020 shall be retained by the Sheriff. Disbursement of this amount shall be in accordance with the decision of the Tariff Authority for Major Ports acting under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, before whom the purchaser and MbPT have agreed to take their dispute concerning charges payable by the purchaser to MbPT. The purchaser has agreed to make a suitable application in that behalf to the Tariff Authority within a period of one month from today. In the meantime, the amount deposited by the purchaser with the Sheriff shall be invested in Fixed Deposit of a Nationalised Bank for a period of 90 days initially to be renewed thereafter from time to time till at least two weeks after the decision of the Tariff Authority.”

3.1. In pursuance to the prescribed consultation process, a copy of the communication dated 05 September 2020 received from Advocate on behalf of M/s. Nan Lian Ship Management LLC was forwarded to MBPT vide letter dated 11 September 2020 seeking their comments. In response, the MBPT vide its letter No. DC/C-Prem Mala/ TAMP/ 2810- dated 8 October 2020 has furnished its reply.

3.2. A copy of the comments received from MBPT vide its letter dated 8 October 2020 was forwarded to M/s. Nan Lian Ship Management LLC for its specific comments on each of the paragraph vide letter dated 13 October 2020. After a reminder dated 05 November 2020, M/s. Nan Lian Ship Management LLC vide its email dated 16 November 2020 has responded.

3.3. Subsequently, the MBPT (through its Advocate) vide its letter dated 27 November has filed its Reply to the response filed by Nan Lian Ship Management LLC vide its letter dated 16 November 2020.

3.4. A comparative position of the submissions made by Nan Lian Ship Management LLC in its initial application dated 05 September 2020, Comments of MBPT thereon vide its letter dated 8 October 2020, comments of Nan Lian Ship Management LLC thereon vide its letter dated 16 November 2020 and comments of MBPT thereon vide its letter dated 27 November 2020 is tabulated and attached as Annex.

4. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the then Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing on the case in reference was held on 17 November 2020 through Video Conferencing with MBPT and the Nan Lian Ship Management LLC. Both the parties have made their submissions in the Joint hearing. The submissions made by the both the parities in the Joint hearing are given below:

Learned Advocate on behalf of Nan Lian Ship Management LLC

- (i). Nan Lian Ship Management LLC (NLSML) is the purchaser of Vessel Prem Mala through public auction carried out by Bombay High Court in accordance with Section 10 of The Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017. The Vessel bought is free of all encumbrances and is also free from any lien or charges. The possession of the vessel was handed over to NLSML on 13 July 2020.
- (ii). Though the Vessel had come to Port in February 2020, NLSML was nowhere in picture then and came into picture only on 13 July 2020, when the possession was handed over to NLSML.
- (iii). All claims and charges are to be dropped and the Vessel ought to be treated as if it has come to the Port at the behest of the new Owners for the first time post the sale. 13 July 2020 ought to have been considered as Day 1 by MBPT, so as levy various Vessel related charges. The charges accruing for the period from February 2020 and upto the time the possession was handed over to the NLSML, has been recovered from the auction sale proceeds.
- (iv). In this backdrop, we basically have three issues with MBPT.
 - (a). The Port has erred in placing the NLSML in the highest slab of the Foreign Going (Status) i.e. ‘Beyond 30 days’ bracket, while calculating the Port Anchorage Dues. The NLSML ought to have been placed in the lowest slab i.e. ‘1 - 30 days’ bracket and that the date of possession of the vessel / arrival of the vessel i.e. 13 July 2020 ought to have been taken into consideration as “Day 1 of the arrival of the vessel” and thus the date of initiation for all necessary calculations. The Applicant is in no way concerned with the previous dues and/or original date of arrival of the Vessel.
 - (b). The Port has also erred in levying the Highest Slab of the Port Anchorage Charges for a Foreign Trade Vessel from 7th August 2020 to 9th August 2020. The Port has erred in doing so, since the Vessel was converted to a Foreign Trade Vessel only on 7th August 2020 and ought to be treated as the vessel has only entered the Port Anchorage on 7th August 2020 and not continue the same slabs.
 - (c). As per section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963, when a vessel enters a port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein, with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair), she shall be charged with a port-due at a rate to be determined by the Authority and not exceeding half the rate with which she would otherwise be chargeable. Thus, while the Vessel was not involved in any loading and/ or discharge operations, the Vessel ought to have been charged not exceeding half the rate which would otherwise be chargeable. However, contrary to the above, the MBPT has charged the full rate and by also wrongly placing it in the highest chargeable slab.

TAMP in one of its Order no. TAMP/5/97-BPT in the case of Ispat Industries Limited v/s MBPT has also held that MBPT should charge only 50% of the rates and not full rates.

Learned Advocate on behalf of MBPT

- (i). The said Vessel in question has been charged as per the Scale of Rates of MBPT duly approved by TAMP. The SOR framed by TAMP is for the use of the Respondent's services/ property by the vessel. If the length of the user of the Respondent's services/ property exceeds 30 days, then higher rate is attracted irrespective of whether the vessel has changed several owners. The sale of the vessel from one owner to another does not set the clock back and does not result in start of a fresh period of 30 days. The charges continue to accrue from the time the Vessel enters the port irrespective of the ownership.
- (ii). Anchorage charges are not governed by Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (iii). MBPT has charged them for the period beginning from 13 July 2020 and charged foreign rates only for a period of 2 days, as can be seen from the bill raised by MBPT. There is no error in the bill raised by MBPT.

5. After the Joint Hearing, the Learned Advocate on behalf of Nan Lian Ship Management LLC vide its e-mail dated 17 November 2020 in support to its arguments made during the Joint Hearing, has submitted a copy of the TAMP Order No. TAMP/8/2000-Genl dated 4 February 2000 about implementation of Section 50A and Section 50B of the Major Port Trust Act (1963) uniformly by all the Major Ports. The relevant extract from the said Order is reproduced below:

“5. Taking all the relevant facts into consideration, and after a collective application of mind, the Authority hereby decides as follows:

- (i). *In terms of Section 50A of the Major Port Trusts Act, a vessel entering any port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.*
- (ii). *In terms of Section 50B of the Major Port Trusts Act, a vessel entering a port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.*
- (iii). *A LASH vessel making a ‘second call’ to pick up empty LASH barges shall be treated as a vessel entering a port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.”*

6.1. Subsequent to the Joint hearing, the MBPT through its Learned Advocate vide its letter dated 24 November 2020 has furnished the outline of Arguments made by MBPT during the joint hearing, as given below.

A. Facts:

- (i) In Commercial Admiralty Suit (L) No. 7/2020 (**Axis Trustee Services Ltd. v/s. M.T. Prem Mala**) an urgent application was moved by the Applicant / Auction Purchaser *viz. Nan Lian Ship Management LLC.*
- (ii) The Respondent / MBPT had initially raised a Provisional Bill for the sum of ₹.47,49,593/- for the period after the date of delivery of possession of M.T. Prem Mala, now re-christened M.T. Marine Gracious upto the purported date of departure i.e. 05/08/2020.
- (iii) The issue raised by the Applicant was that the Bill is raised at rates which are higher than what would otherwise have been payable. In other words, if the vessel is billed as per the slab as if the vessel came into Port on 13/07/2020, then only an amount of ₹.10,41,932.50 would be payable and not an amount of ₹.51,17,132/- which is as per the higher slab levied on the basis that the vessel has been lying at A2 Anchorage since 12/02/2020.
- (iv) The Applicant ought to have deposited the entire amount *viz. ₹.51,17,132/-* as demanded by the Respondent in the Bill @ *Exhibit 1 to the Reply filed by the Respondent* to the present application (page21) with the Sheriff of Mumbai pursuant to an Order dated 04/08/2020 passed by His Lordship Mr. Justice S.C.Gupte (*Exhibit T to the Application dated 05/09/2020*). The Respondents verily believe that the Applicants have deposited only ₹.47,49,593/- with the Sheriff of Bombay and despite the Undertaking to the Court, do not appear to have deposited the balance sum of ₹.3,67,539/-.
- (v) Vide Order of His Lordship Mr. Justice S. C. Gupte (*Exhibit U to the Application dated 05/09/2020*) as enumerated below in paragraph 9 and sub-paragraph (xi), the Hon’ble Members of TAMP have been called upon to decide about the quantum of Anchorage Fees and Pilotage that ought to be paid by the Applicant:

“(xi) The amount deposited by the purchaser of the suit vessel in accordance with the order passed by this court on 4 August 2020 shall be retained by the Sheriff. Disbursement of this amount shall be in accordance with the decision of the Tariff Authority for Major Ports acting under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, before whom the purchaser and MbPT have agreed to take their dispute concerning charges payable by the purchaser to MbPT. The purchaser has agreed to make a suitable application in that behalf to the Tariff Authority within a period of one month from today....”

Preliminary Objection :

Time was sought by the Respondent to consider the Rejoinder of the Applicant, a soft copy of which was served on them on a holiday and less than 24hrs. before the hearing fixed by the Authority, vide an email on Monday 16/11/2020 at 5.30pm.

B. No Cause of Action :

- (i) The Application does not disclose any cause of action to substantiate the allegation that there was an unsupportive outlook by the Board of Trustees of the Port of Mumbai, in revising the slab of rates to be paid by an Auction Purchaser in a Court Sale. No Port Dues as per Clause 2.16 of the SOR have been charged to the Applicant. Port Clearance

was never withheld by the Respondent. Port Clearance under Section 42 of the Customs Act is granted by the Customs Authorities and not by the Respondent.

- (ii) The Board of Trustees of the Port of Mumbai are a creation of a statute and are entitled to charge from the shipowner or his agent, Anchorage fees and Pilotage or other statutory dues, in respect of the periods during which the shipowner or his agent, were unable to clear the vessel from the port premises/anchorage, for whatsoever reason. The Bill raised by the Respondents is as per the Scale of Rates sanction by TAMP which has the force of law. The Supreme Court has in the case of *Board of Trustees of the Port of Bombay Vs. Indian Goods Supplying Co.* reported in 1977 (2) SCC 649 has held in Para 7 thereof that Scale of Rates have the force of law. (A copy of the said Judgment is furnished by MBPT.)
- (iii) The Statutory charges levied by the Respondents is based on length of use of the Respondent's services/ use of property irrespective of whoever is the owner of the vessel. The Respondent has never raised any objection on unpaid and outstanding Anchorage charges of the previous owner as the pre-Court Auction sale statutory dues have been paid by the Sheriff of Mumbai to the tune of ₹2,26,10,857/- at the increased rate after one month from 12/02/2020.
- (iv) Admittedly, the vessel Marine Gracious, ex-Prem Mala, had made use of the Respondent's facilities and properties, for which the Respondents have charged rates as per the Scale of Rates approved by TAMP, which not only approves rates but lays down statement of conditions under which these rates are chargeable. Under Sections 48 & 49, TAMP has sanctioned the Scale of Rates and laid down the conditions under which the services/ property of the Respondents are used. Accordingly, Respondents have framed a Scale of Rates which was duly sanctioned by TAMP on 03/09/2019. The Respondents have charged as per the Scale of Rates sanctioned by TAMP i.e. Section 2.15 at increased rate on the stay of the vessel after 30 days from 12/02/2020.
- (v) As the vessel's stay at the anchorage exceeded 30 days, she was charged at the rate prescribed by TAMP for coastal vessel. For the 1st 30 days, she was charged at the rate of Rs.0.0746 per GRT per hour or part thereof and after 30 days at the rate of Rs.0.1865 per GRT per hour or part thereof. The Scale of Rates do not lay down that in case of change of ownership or sale of the vessel, a lower rate is to be charged. If the length of the use of the Respondent's services/ property exceeds 30 days, then higher rate is attracted irrespective of whether the vessel has changed several owners.
- (vi) There is no basis for the submission that Respondent has to vary the rates depending on the change of ownership of any vessel and that the Scale of Rates levied on a Court Auction Sale, Purchaser should be considered as though the vessel has entered the port premises on the day of the Bill of Sale for taking possession is given to the Auction Purchaser in a Court sale till the vessel sails out viz. 09/08/2020 at about 1030 hours.
- (vii) When the Applicants purchased the vessel in an auction sale, they ought to have been aware of the provisions of law i.e. Sections 48 & 49 of the said Act as well as the Scale of Rates framed by TAMP. The charges levied by the Respondents are from 13/07/2020 to 09/08/2020 for which the agents of the vessel i.e. the Applicants are liable to pay as per the Scale of Rates approved by TAMP.
- (viii) The Application does not disclose any cause of action for the reliefs as claimed in the application that Respondent has incorrectly charged Anchorage dues from the vessel *M.T. Marine Gracious ex Prem Mala* under a wrongful assumption that the foreign going vessel was lying at the port premises for more than 30 days i.e. lying at A2 Anchorage from 12/02/2020 at 0148 hrs. The Respondent had charged the vessel at the Coastal Rate upto the date of conversion from coastal to foreign and after conversion, from coastal to foreign at the Foreign Rate.

C. No case made out that Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963 should be applied to them when they are charged Port Dues:-

- (i) The Applicant has incorrectly alleged that the Respondent has charged them the entire amount of Port Dues, when infact no Port Dues have been charged to the Applicant.
- (ii) Port Dues under Clause 2.16 of the Scale of Rates notified on 03/09/2019, has not been charged to the Applicant.

- (iii) Section 50B of The Major Port Trusts Act, 1963 has been incorporated in sub-clause 4A of Clause 2.16 which reads as under:-

“4A. Port Dues shall be levied at 50% of the rates specified at Section 2.16 above in the following case:-

A vessel which enters the Port but does not discharge or take in any cargo or passenger (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargoes as may be necessary for purpose of repairs).”

Further, in the course of arguments made by the Applicant that TAMP has held in the case of M/s. Ispat Industries Limited (IIL) Vs. the Mumbai Port Trust (MBPT) [Case No.TAMP/5/97-BPT] that the benefit of Section 50B cannot be claimed in respect of Anchorage fees and can only be claimed for Port Dues— In this case, the Authority has decided as follows: “The levy of vessel-related charges on IIL vessels in connection with operations at the anchorage is justifiable subject to the modification that the port due shall be only 50% of the normally chargeable rate as stipulated in Section 50B of the Major Port Trust Act.” This Order was relied upon by TAMP while exercising powers under Section 50 of The Major Port Trusts Act, 1963 in Order dated 04/02/2000 in Case No. TAMP/9/2000 Genl.

6.2. Based on the above, the MBPT has pleaded that the Application of Nan Lian Ship Management LLC is liable to be dismissed for no cause of action.

6.3. The MBPT has further stated that in any event, and without prejudice, since the Application proceeds on an ex facie incorrect premise that the billing cycles have to be revised each time there is a change of hands in the vessel's ownership, this would amount to an unsustainable assertion that the Respondents will have to look into all glorified partnerships that may be created to show a change in ownership for the purpose of restarting the billing cycle and to avoid the higher slab applicable to long stay vessels. This relief is unsustainable in law and fact, and, therefore, as the entire premise of the Application is unfounded and baseless, the Application must fail.

7. The Nan Lian Ship Management LLC vide its email dated 01 December 2020 has also made available its written submission on the matter. The submissions made the Nan Lian Ship Management LLC are given below:

- (i) It is to bring to the notice that the present Application arises from an Order of the Hon'ble Court Bombay High Court dated 7th August 2020 passed by (Coram: Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte) wherein the Applicant was directed to prefer an application before this Hon'ble Authority towards the disputed Port Dues. Furthermore, this Hon'ble Authority that the regulations issued by this hon'ble authority does not contemplate a situation of this sort. Nowhere in the regulations is there a provision which contemplates a situation which deals with the charges that are to be levied by the Port, on a Vessel purchased free of any and all charges and/or encumbrances vide a judicial sale.

(ii) **Preliminary objections to the invoice of MBPT**

- a) **Vessel purchased through a judicial sale, free from all charges and encumbrances.**

(i). The effect of a judicial sale of a Vessel by an order of a Court ensures that all liens, charges and encumbrances previously attached to the *res* are cleared. The buyer, such as the Applicant in the present case obtains a clean title on the Vessel free of all liens, charges and encumbrances.

(ii). Section 8 of The Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017 (“Act”) states that:

“8. Vesting of rights on sale of vessels— On the sale of a vessel under this Act by the High Court in exercise of its admiralty jurisdiction, the vessel shall vest in the purchaser free from all encumbrances, liens, attachments, registered mortgages and charges of the same nature on the vessel.”

(iii). The Applicant's submit that it is amply clear from Section 8 of the Act that, a Vessel purchased by a Buyer through a judicial sale is bought free of any and all charges and encumbrances.

(iv). It is the Applicant's case that the Vessel ought to be treated as a freshly arrived vessel from 13th July 2020, i.e. date of possession of the vessel, as all previous connections with the erstwhile owners were discarded and disregarded once the judicial sale concluded. Therefore, all defendants of the ship on account of the

actions of the erstwhile Owners which at the highest can be an encumbrance on the vessel or charges on the Vessel are extinguished by Judicial Sale.

- (v). The Respondent treats the Vessel to be in default and proceeds on the basis that the vessel continued to stay at the anchorage beyond 30 days (calculating it from the month of February 2020). It is abundantly clear from the miscalculations and misinterpretations of the Respondent that the Respondent has erred in charging a higher slab to the Applicant who has purchased the Vessel from the Court. The Respondent overlooks that vessel was brought into MbPT by Mercator Ltd, i.e. the erstwhile owner. The Respondent has claimed and recovered its claim from the sale proceeds of the Vessel. However, ever since the Applicant purchased the Vessel from Court, the Vessel ought to have been treated as if the Vessel came into the Port on 13th June 2020 (i.e. date of the possession given to the Applicant) at the instance of the Applicant. The Vessel sailed away only on 9th August 2020. The Vessel was not in the Port at the instance of the Applicant beyond 30 days, and the Applicant is charging rates for default of the erstwhile owners and/or agents. Therefore, the action of the Port is contrary to Section 8 of the Act, which contemplates that the purchaser purchases the Vessel free from any and all encumbrances or charges.
- (vi). In light of the same, the Vessel should be placed under the lowest slab as a Coastal Vessel levying the rate of 0.0746 USD per GRT per Hour instead of 0.1865 USD per GRT per Hour from 13th June 2020 till 7th August 2020. And thereafter levy rates to the effect of 0.0047 USD per GRT per Hour instead of 0.0118 USD per GRT per Hour, under the heading of a Foreign Run Vessel.
- (vii). The Applicant's also place their reliance on an excerpt from Admiralty Law and Practice by Toh Kian Sing, SC (attached herewith for your reference) which clearly mentions that maritime liens travel with the property secretly and unconditionally and is not extinguished even if the property is transferred to a bona fide purchaser without notice except where the transfer is the result of a judicial sale. (QUOTE) This infact supports the stand of the Applicant.
- (viii). Furthermore, vide a reference to another an excerpt from Admiralty Law and Practice by Toh Kian Sing, SC (attached herewith for your reference) it is clear that termination of a statutory lien (that the Respondent had claimed) can be extinguished is in the following ways:
 - i. Destruction of the Res;
 - ii. Purchase vide a Judicial Sale, which vests the purchaser with a title clean of all liens and encumbrances;
 - iii. Where satisfaction or settlement of claim has taken place.

With reference to the above, the Respondent has failed to consider the reasoning behind levying of rates under the lowest slab as the Vessel is to be handed over as a freshly arrived Vessel, free of any and all liens, encumbrances and charges, and has erred whilst placing the Applicant in the highest slab.

The Respondent levying rates under the highest slab has infact resulted in the Vessel's past encumbrances being transferred to the Applicant, and the Vessel not being considered as a newly arrived vessel on 13th June 2020.

b). Non-Application of Section 50B of the Major Port Trusts Act:

- (i). It is the Applicant's case that the Respondent has misinterpreted Section 50B of the Major Port Trusts Act. The Respondent has infact erred in submitting that Section 50B is only applicable to the Port Dues under Clause 2.16 of the Scale of Rates.
- (ii). The Respondent has failed to appreciate the fact that there is absolutely no reference to "Anchorage Charges" under the Major Port Trusts Act. The Respondent's argument overlooks that anchorage dues are a part of Port Dues. There cannot be any artificial distinction in the statute. It is pertinent to note that on bare reading of Section 50B of the Major Port Trusts Act it is amply clear that any and all rates, charges, tolls, dues, fee or rent fall within the purview of "Port Dues" as mentioned in Section 50B. The Respondent has failed to appreciate the

fact that Port Dues is infact a genus (a set) and Anchorage Charges is a specie (a subset) that falls within the purview of the genus that is Port Dues.

- (iii). The Respondent conveniently seeks to slide its misinterpreted submissions before this Hon'ble Authority, it is of utmost importance to bring to the notice of this Hon'ble Authority that the Hon'ble Bombay High Court vide its orders and more specifically Order dated 4th August 2020 [Exhibit T to the Application], in its opening paragraph refers to the charges levied by the Respondent as Port Dues. The Respondent's submissions have also been recorded in the same as "The Port, however, claims that there have been Port dues in respect of the suit vessel after the date of delivery of its possession to the purchaser." The aforesaid being one of the instances amongst many, wherein the Respondent has addressed the disputed charges as "Port Dues" before the Hon'ble Bombay High Court and has now conveniently resorted to creating a false distinction between Port Dues and Anchorage Charges. Therefore, it is clear that the Respondent was clear that what it claims from the Applicant were infact Port Dues, therefore, it is not permissible for the Respondent to now carve out an artificial distinction to hold that the Respondent's dues are difference from Port Dues. Therefore, Section 50B is clearly applicable. The Respondent is now trying to mislead this Hon'ble Authority.
- (iv). Furthermore, without prejudice to the aforesaid the Applicant submits that if the Respondent's argument is to be accepted the same would be a direct cause resulting in the rates levied under Clause 2.15 of the Scale of Rates infructuous. If the Respondent's argument is considered, the same shall render Clause 2.15 of the Sale of Rates as there is no mention of the term "Anchorage Charge" in the Major Port Trust Act.
- (v). The Respondent has also erred in submitting that Section 50B cannot be claimed in respect of anchorage charges and can only be claimed for Port Dues. The relevant case cited by the Applicant in favour of their arguments (M/s. Ispat Industries Limited (IIL) Vs. the Mumbai Port Trust (MBPT) [Case No.TAMP/5/97-BPT]), this Hon'ble Authority decided as follows

"The levy of vessel-related charges on IIL vessels in connection with operations at the anchorage is justifiable subject to the modification that the port due shall be only 50% of the normally chargeable rate as stipulated in Section 50B of the Major Port Trust Act.".

The Applicant submits that from the reading of the aforesaid excerpt of the Order it is amply clear that the levy of the anchorage charges were subject to charging only 50% of normally chargeable rates. Thus, even an order of this Hon'ble Authority makes it clear that anchorage due falls within Section 50B which makes it mandatory for Port to charge only 50% of the applicable rates.

c) Vessel was only converted to a Foreign Going Vessel on 7th August 2020:

- (i). Applicant's state that the vessel was converted from its initial status of an Indian Trade Vessel (Coastal Run) to a Foreign Trade Vessel (Foreign Run) whilst acquiring all necessary clearances from the Customs Department on 7th August 2020.
- (ii). The aforesaid fact of conversion of the Vessel on 7th August 2020 is infact an admitted fact in the Respondent's Reply to the Applicant's Application as can also be seen in Exhibit 1 of the Respondent's Reply (being the Invoice raised on the Applicant's agents).
- (iii). The Invoice clearly demonstrates that the Vessel was under the status of a Foreign Run Vessel only for 2 days. The Respondent has in its invoice applied the rate on the Vessel as a Foreign Run Vessel, as if the Vessel was at the anchorage as a Foreign Run Vessel for more than 30 days. This is clearly an error and contrary to the invoice. The Respondent cannot charge a higher rate which is applicable to a vessel which is at anchorage for over 30 days as a Foreign Run Vessel, when infact the Vessel was at the anchorage as a Foreign Run Vessel only for a period of 2 days. The Respondent has erred in placing the Vessel in the slab considering that the Vessel has stayed at the anchorage for more than 30 days as a foreign

flagged vessel and is levying rates under the rates of 0.0118 USD per GRT per Hour.

- (iv). The Respondent whilst admitting the fact that the Vessel was only converted on 7th August 2020 from an Indian Flagged Vessel to a Foreign Run Vessel ought to have placed the Vessel under the lowest slab, and levy rates to the extent of 0.0047 USD per GRT per Hour.
- (v). The Respondent has failed to consider the fact that the Vessel since purchased from a Judicial Sale is free from any and all charges and encumbrances. There ought not to be any connections to the default of the erstwhile owners and/or their agents, resulting in previous charges having been continued on the Applicant, considering the fact that the Vessel has been purchased vide a Judicial Sale and is infact not a usual change in ownership in lieu of a vessel's sale-purchase.

d) Vessel charged under the highest slab of the S.O.R. under the coastal run:

- (i). The Respondent vide its invoice dated 17th August 2020 has erroneously placed the Vessel in the highest slab with the rates being 0.1865 USD per GRT per Hour instead of 0.0746 USD per GRT per Hour, whilst failing to appreciate the fact that the Vessel has been purchased free of all charges and encumbrances.
- (ii). The Respondent has erroneously sought to justify its action of placing the Vessel in the highest slab by saying that the Vessel has been at anchorage since February 2020, and all costs levied shall be in line with the time frame since February 2020.
- (iii). The Respondent has yet again failed to consider the very essence of a judicial sale and the provision of Section 8 of the Act, which clearly provides that a Vessel sold by way of a judicial sale is bought by the new owner free from any and all charges and/or encumbrances.
- (iv). In any event, the Vessel was in Port at the instance of the Applicant only from 13th June 2020 to 9th August 2020. The Vessel prior to 13th June 2020 was at the anchorage at the instance of the erstwhile owners for which it has collected its dues from the sale proceeds deposited with the Hon'ble Court, by the Applicant. Therefore, the Respondent cannot charge a higher slab solely on the notion that the vessel is at anchorage beyond 30 days at the Applicant's instance.

(iii) Fallacies in the respondent's arguments:

- (a). Though the Respondent harps on the fact that change in ownership does not affect the levying of Port Anchorage Charges, it completely fails to appreciate the fact that the Vessel was purchased vide a judicial sale, free of all charges and encumbrances. Free of charges and encumbrances, includes but is not limited to any and all dues, errors, connections, defaults, etc. of the erstwhile owners or their agents, which wholly encompasses the wrongfully levied rates on the Vessel at the erstwhile owner's default of non-payment.
- (b). The Respondent fails to appreciate the fact that the Vessel has been sold under extraordinary circumstances in the present case, which is not contemplated in the provisions of the Major Port Trusts Act, since the Vessel in the present case has not been subject to a usual sale-purchase contract, resulting in change of ownership.
- (c). The Applicant's submit that it may not be the absolute case that each time there is a change in ownership of a vessel, a new billing cycle ought to be initiated. But it is also pertinent to note that, given the extraordinary situation of a judicial sale, which as contemplated by Section 8 of the Act, makes it amply clear that no previous charges and/or encumbrances shall be passed on to the new buyers, which the Respondent has failed to take note.
- (d). In view of the same, the Applicant submits that since the present scenario has not been sought after or contemplated in the Major Port Trusts Act, the charges to be levied on the Vessel ought to be under the lowest slab for both, i.e. its status as a Coastal Run Vessel, as well as that of a Foreign Run Vessel.
- (e). The Respondent by way of its Reply has also made submissions stating that, the Port Clearance Certificate is not issued by the Respondent, but is infact issued by the Customs Authorities. Whilst stating the same, the Respondent has failed to bring to the notice of this Hon'ble Authority that the Port Clearance Certificate is only issued once the "No Dues Certificate" is issued by the Respondent, which the Respondent issued only after an

incessant delay pursuant to the Order passed by the Hon'ble Bombay High Court on 7th August 2020 [Annexed to the Application as Exhibit U].

(f). It is pertinent to note that, thought the Vessel was in possession of the Applicant on 13th June 2020, the Respondent Authorities required formal orders for the minutest details and only issued the No Dues Certificate in August, following which the Clearance Certificates were obtained immediately on 8th August 2020. It is amply clear from the above that, though the Applicant's representatives and advocates were liaising with the Respondent Authorities, no proper actions were taken by the Respondent and/or its representatives or officers, which resulted in the incessant delay to obtain the necessary Certificate from the Respondent and the Clearance Certificate thereafter from the Customs Authorities.

(iv) **Distinguishing points in the judgment:**

- (a). The judgment relied upon by the Respondent ought not to be considered since the judgment relied upon has been passed under the Bombay Port Trusts Act, Act 6 of 1879 (which is now repealed), whereas the present issue at hand is to be adjudicated under the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (b). The Applicant appreciates and does not contest the fact that TAMP has sanctioned the Scale of Rates applicable under Section 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (though the Applicant's submission is also that this Hon'ble Authority does not contemplate the present situation in the approved scale of rates). In any event, the primary contention of the Applicant pertaining to the issue at hand is that of having placed the Applicant's Vessel in a higher slab of inapplicable rates, rather than having placed the Applicant's Vessel in the right slab.
- (c). Furthermore, the judgment relied upon by the Respondent deals with a situation that pertains to importers, and not new buyers who have purchased the res vide a judicial sale.
- (d). In the judgment relief upon by the Respondent, the delay in clearance of the cargo was due to the cargo being held back by the Customs Authorities/Import Trade Control, which resulted in the accrual of demurrage levied by the Port Authorities. In the present case, the delay in obtaining the Customs Clearance Certificate was a causative effect of the delay caused by the Port Authorities in issuing the No Dues Certificate.
- (e). Furthermore, the judgment relied upon deals with the aspect of demurrage which lies under the umbrella of being liquidated damages (referred to in Paragraph 11 of the judgment), since demurrage is infact a pure creation under a contract. The Respondent whilst trying to equate the judgment relied upon and the present situation fails to consider the very essence of a judicial sale.
- (f). With reference to Paragraph 11 of the judgment, the same refers to *Aktieselskabet Reidar v. Arcos Limited*, following which the Hon'ble Judge opines that the Port's Claim for demurrage cannot be denied unless it is proved that the delay was due to the Port itself. In regards to the same, and in reference to Paragraphs 5 and 6 above, it is abundantly clear that the delay in the sailing of the Vessel was solely on account of the lackadaisical approach of the Respondents and the unceasing delay in issuance of the No Dues Certificate, even though the Applicant through its Advocates and representatives and even through the Office of the Sheriff sought the issuance of the No Dues Certificate to obtain the necessary Port Clearance for the Vessel to sail.

8. In the meanwhile, the learned Advocate on behalf of Nan Lian Ship Management LLC vide email dated 12 January 2021 has forwarded the Order dated 6 January 2021, passed in Interim Application (L) No. 6531 of 2020 in Sheriff's Report No. 53 of 2020 in Commercial Admiralty Suit (L) No. 3579 of 2020; in favour of the Purchaser M/s. NKD Maritime Ltd., and has made the following submissions:

(i). The Hon'ble Bombay High Court vide the aforesaid order records that, as per Section 8 of the Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017 which states as follows:

"8. Vesting of rights on sale of vessels.---- On the sale of a vessel under this Act by the High Court in exercise of its admiralty jurisdiction, the vessel shall vest in the purchaser free from all encumbrances, liens, attachments, registered mortgages and charges of the same nature on the vessel."

- (ii). On a bare reading of the above, it is clear that, any and all charges and expenses that are incurred by the vessel after its purchase under the Court Sale, would have to be borne by the purchaser. The Purchaser would be liable to incur charges from the date of issuance of the Bill of Sale, even though the Invoice raised by the Port records otherwise.
- (iii). In light of the same, in the present case of Nan Lian Ship Management LLC and the Vessel MT Marine Gracious, any charges that ought to be levied on Nan Lian Ship Management LLC shall be at the lower rate as under the Scale of Rates issued by this Hon'ble Authority. Furthermore, the Vessel ought to be charged at the lowest slab for both a Coastal Trading Vessel and a Foreign Trading Vessel (since the conversion was for a period less than 30 days).
- (iv). It is thus clear that any excess charges that ought to be levied by the Port authorities (which exceeds the lowest slab of the Scale of Rates) cannot be recovered from the auction purchaser (in the present case being Nan Lian Ship Management LLC) under any circumstances. If at all, the Port can claim/recover from the sale proceeds of the Vessel deposited in Court is subject to the Port making a claim by way of an application against the sale proceeds of the Vessel.
- (v). From the above, it is amply clear that under no circumstances is the Purchaser liable to pay any charges exceeding the calculations under the lowest slab as per the Scale of Rates.

9. Given that the NAN Lian Ship Management LLM has furnished the Order passed in the KARNIKA matter as a reference to its case, a copy of the said Order was forwarded to MBPT vide letter dated 14 January 2021 seeking their views. Simultaneously, MBPT was also requested to clarify as to whether the MBPT would be filing any appeal in the matter of M/s. NKD Maritime Ltd., and if yes, the MBPT was requested to make available the copy of the said appeal.

10.1. In response to our letter dated 14 January 2021, the learned Advocate on behalf of MBPT vide its letter No. 5241/12 dated 20 January 2021 has forwarded a copy of the Commercial Appeal and Interim Application filed by MBPT in the matter of M/s. NKD Maritime Ltd. appealing against the Order dated 06 January 2021 passed by Justice Shri B.P. Colabawalla of Bombay High Court.

10.2. From the copy of the Appeal, it is seen that the grounds of appeal of MBPT against the Order dated 06 January 2021 passed by the Hon'ble Bombay High Court in the matter of M/s. NKD Maritime Ltd. is as follows:

- (i). The Learned Judge failed to appreciate that the Vessel was brought on 'as is where is' basis and hence the rate which was being by MBPT would continue to apply.
- (ii). The Learned Judge failed to appreciate that the charges are levied on the length of the stay of the vessel at the anchorage and has no nexus with the change in the ownership, as the Vessel was purchased on 'as is where is' basis. Thus, the rates has been levied by MBPT on the basis of stay of the vessel in the port and not on the basis of change in ownership of the vessel. The change in ownership of the vessel does not affect the billing cycle as the Vessel is to be charged for the length of the stay of the Vessel at anchorage.
- (iii). The Learned Judge failed to appreciate that the Scale of rates of MBPT has been framed by the Tariff Authority for Major Ports (TAMP), which has the force of law and which cannot be modified by the Hon'ble Court.
- (iv). The Learned Judge failed to appreciate that that the Purchaser of the Vessel, when it had purchased the Vessel was aware that the Vessel had anchored from 23 March 2020 onwards and that after the lapse of 30 days it was incurring anchorage charges at a higher rate as per SOR fixed by TAMP.
- (v). The Learned Judge failed to appreciate that none of the conditions under which the said services are provided/ property is required to be used, mention that incase of the sale of the Vessel, the lower rate is required to be charged from the date of sale and not the higher rate.
- (vi). The Learned Judge failed to appreciate that on the date of sale of a vessel, the clock cannot be set back and a fresh period of 30 days cannot begin.
- (vii). The Learned Judge failed to appreciate that when the Purchaser had purchased the vessel in an auction sale, they ought to have been aware of the provisions of law i.e. Section 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963, as well as the Scale of rates framed by TAMP and the ignorance of law is no defence.

11. Subsequently, the Advocate on behalf of MBPT vide letter dated 26 February 2021 has forwarded a copy of the order/ judgment dated 12 February 2021 passed by the Hon'ble Division Bench in the abovesaid matter and has conveyed that the Hon'ble High court of Bombay has upheld the MBPT's contention that the Auction Purchaser is liable to pay at the increased rate if the vessel's stay in Mumbai Port exceeded 30 days prior to the auction sale. The operative portion of the Order dated 12 February 2021 is given below :

- “
4. It is submitted by the Applicant, relying on Section 8 of the Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017 (“Admiralty Act”), that on the date of its sale to the Applicant by this court in exercise of its admiralty jurisdiction, the vessel vested free from all encumbrances, liens, attachments, registered mortgages and charges of the same nature on the vessel. Learned Counsel for the Applicant submits that the charge beyond 30th day of anchorage is in the nature of a penalty; it is attracted by reason of prior docking of the vessel at the anchorage point. Learned Counsel submits that the penal rate beyond 30th day is, thus, in the nature of an encumbrance, of which the Applicant must be spared by reason of Section 8 of the Admiralty Act.
 5. The argument has no merit. It is quite far fetched to suggest that prior anchorage of the vessel under sale and the rate that it attracts as a result of such prior anchorage, are in the nature of encumbrance for the purposes of anchorage fees to be applied after the date of bill of sale and till the vessel sails at the instance of the purchaser. It is rather a matter pertaining to the condition of the vessel. When the vessel was sold under orders of the court, its condition included its having been docked at the particular anchorage point. The purchaser took the vessel on “as is where is” basis, that is to say, with this condition. If as a result of such condition, namely, its having been docked at the particular anchorage point for more than 30 days, the vessel attracts a particular rate under the scale of rates fixed by the Tariff authority, it is for the purchaser to pick up the tab. By no means, this can be described as an encumbrance on the vessel. It is only the charges which accrued for anchorage of the vessel till the date of bill of the sale and the lien created in favour of MbPT as a result of such charges, which are in the nature of an encumbrance. And that encumbrance is not what is sought to be enforced here against the purchaser. What MbPT is recovering from the purchaser is charges accruing from anchorage of the vessel after the date of bill of sale and delivery of its possession unto the purchaser. If as a result of the vessel being docked at a particular anchorage point for over 30 days at the point of its sale, a particular rate is attracted for further anchorage, such rate is a concomitant of the vessel’s condition rather than its encumbrance. Section 8 of the Admiralty Act, thus, has no application here.
 6. As the Supreme Court has clarified in the case of *The Trustees of the Port of Madras vs. M/s. Aminchand Prarelall*, anyone desiring to have the benefit of the Board’s services in behalf of craneage or storage as specified in Clauses (c) and (d) of Section 42 is liable to pay for such services at the prescribed rates. These rates are in the nature of a contract between the Board and the user of these services. It is immaterial whether the services are, from the point of view of the user optional in the sense that he may or may not require them or that he has no option except to avail himself of them. If these services are not paid for, the Board may exercise its statutory lien on the goods subject to such services themselves and enforce it. Even if the purchaser, in the present case, can be said to have been driven to make use of the Board’s services with effect from the date of bill of sale inasmuch as it was not at his instance that the vessel was docked at the particular anchorage point, he would nevertheless have to pay for the services of anchorage offered by the Board and such payment would have to be at a rate fixed under the scale of rates by the Tariff authority for such services.
 7. The learned Single Judge, in his impugned order, has proceeded on the basis of Section 8 of the Admiralty Act for ordering rectification of the bill of anchorage fees. As we have demonstrated above, Section 8 has indeed no role to play in the matter of anchorage fees payable after the date of bill of sale. The impugned order, accordingly, cannot be sustained so far as it relates to ordering of rectification of anchorage charges.
 8. The Applicant in the present case has filed a cross objection. The cross objection involves two submissions. Firstly, it is submitted that anchorage charges are subsumed within the expression “port dues” under Section 50-B of the Major Port Trusts Act. Under Section 50-B, when a vessel enters a port but does not discharge or take in any cargo or passengers, she is charged with port dues at a rate to be determined by the Authority, which, in any event, should not exceed half the rate with which she otherwise would be chargeable. Under this provision, it is submitted, MbPT could not have charged more than half the rate under the scale of rates for anchorage charges. Relying on Section 50-B, learned Counsel submits that port dues not having been defined under the Act, all charges payable within the premises of the port should be subsumed within the broad expression “port dues”. Whether port dues within the meaning of Section 50-B of the Major Port Trusts Act include other charges leviable within the port premises (i.e. charges other than port entry charges) is beside the point. What we are concerned with in the present case is the scale of rates fixed by the Tariff Authority for use of services within the port premises, and that scale separately provides for port dues, which are a one time charge payable upon entry into port, in Clause 2.16 of the

notification, whereas anchorage fees are separately provided for lying of the vessel at or alongside any particular anchorage point within the port premises, in Clause 2.15 of the notification. Dealings between parties as also pleadings respectively filed by them also indicate the same understanding on the part of both stakeholders; both MbPT and Applicant have understood port dues and anchorage fees as separate charges governed by separate individual clauses of the Tariff notification.

9. *The second aspect of the cross-objection concerns pilotage charges, which is an insignificant part of the total bill raised by MbPT with the purchaser. The impugned order does not find any reference to pilotage charges. It is, however, submitted that the order provides for liberty reserved unto the Applicant to raise an issue concerning these charges in case an appeal is filed by MbPT challenging the impugned order. It is submitted that such liberty includes leave to file cross objection about pilotage charges. The liberty reserved for cross objection of the Applicant concerns the issue of charging of half anchorage fees under Section 50-B of the Act; there is no indication that any liberty was reserved on the issue concerning pilotage charges. We, therefore, find no merit even in this aspect of the cross objection.*
10. *Accordingly, the commercial appeal is allowed by quashing and setting aside the impugned order of the learned Single Judge. The amount deposited by the Applicant as a condition of interim relief in its favour may now be withdrawn by MbPT. Such withdrawal, however, shall not be made for a period of four weeks from today. The cross objection is dismissed. Costs to be costs in the cause.*

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Based on an Order dated 7 August 2020 passed by Hon'ble High Court of Bombay, directing the Nan Lian Ship Management LLC (NLSM - Applicant) to file an application with this Authority within a period of one month from the date of the Order of the Court, the NLSM-Applicant has filed an application dated 05 September 2020 for adjudication of the dispute concerning the Port Anchorage Dues payable by the NLSM - Applicant to Mumbai Port Trust (MBPT), in connection with purchase of the Vessel MT Prem Mala (IMO No. 9209972). Therefore, the Application filed by the NLSM-Applicant is taken up for disposal so as to comply with the direction of the Hon'ble High Court.
- (ii). Consultation proceeding was initiated with both the parties relating to the subject matter viz., NLSM - Applicant and the MBPT. A joint hearing was also accorded to the parties on 17 November 2020.
- (iii). The brief facts of the case are that the Vessel M.T. Prem Mala arrived at Anchorage of MBPT on or about 17 January 2020. The anchorage charges began accruing since then. After the arrest of the Vessel, when the Vessel was auctioned, the NLSM-Applicant bought the Vessel on 07 July 2020 vide the court sale, free of all charges and encumbrances in accordance with Section 10 of the Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017, and took possession of the Vessel on 13 July 2020.

It is the case of the Applicant that the Applicant has bought the vessel vide a Court auction free of all encumbrances, all claims and charges qua the Vessel are dropped and the Vessel ought to be treated as if it has come to the Port at the behest of the new Owners for the first time post the sale. Furthermore, the Applicant ought to be placed in the lowest slab and that the date of possession of the vessel / arrival of the vessel ought to be taken into consideration as "Day 1 of the arrival of the vessel" and thus the date of initiation for all necessary calculations. Thus, as per the Applicant, it is liable to pay the Port for dues amounting to ₹10,41,932.50 post 13 July 2020, as if the vessel came into Port on 13 July 2020 and not as per the highest slab as levied by MBPT on the basis of the stay of the vessel amounting to ₹ 51,17,132/-.

- (iv). The point that arises before this Authority in the matter in reference is whether the MBPT is entitled to its charges at the higher rate of anchorage charges as per the approved tariff/ scale of rates in the facts and circumstances of the present case, where the vessel came to be purchased in a judicial sale by the Applicant; or it would have to be deemed that the vessel entered the MBPT anchorage only on the day when the Court had confirmed the sale of the vessel in favour of the Applicant and liable

- to pay anchorage charges at the lower rate and whether the Applicant is entitled to 50% waiver under Sections 50-A and 50-B of the Major Port Trusts Act, 1963, as claimed by the Applicant.
- (v). Whilst considering the respective submissions by both the parties, copies of the Sheriff's notice issued for the sale of the vessel pursuant to the Court's orders; the terms and conditions of such sale; and copies of the advertisements published in the local newspapers by the office of the Sheriff of Mumbai, have also been obtained from the Applicant and considered.
- (vi). The NLSM-Applicant has vehemently submitted that they have purchased the vessel free of all liens, claims, encumbrances, etc. and, therefore, as and from the date of the confirmation of the sale in their favour, it has to be treated as if that the vessel has just arrived on that date and the liability of the Applicant to pay anchorage charges ought to be calculated taking that date as the first date. And that being so, the vessel was at the anchorage for less than 30 days and, consequently, the NLSM-Applicant is liable to pay only at the lower rate of tariff, and not the higher rate of tariff — which would apply only if the period of stay was beyond the 30th day.
- (vii). There is no doubt whatsoever that judicial sale of vessels by the Court, are free of all claims, liens, encumbrances, etc. on the vessels. This would mean that whatever and whoever had any claims and/ or liens and/ or any encumbrances and/ or charge on the vessel; all of it would stand extinguished as against the vessel as on the date of the confirmation of the sale of the vessel by the Court. In this connection, it is to state that all that this would mean is that neither the purchasers of the vessel pursuant to the Court's orders, nor the vessel shall be responsible and/ or liable for any claims, liens, charges, encumbrances that existed against the vessel prior to the date of the confirmation of the sale in favour of the auction purchaser; and that the vessel is free from all previous claims, liens, encumbrances whatsoever.
- (viii). However, the above has nothing whatsoever to do with the dues/ liabilities of the vessel as and from the date of confirmation of the sale of the vessel by the Court. A perusal of the terms and conditions of the sale of the vessel by the Court indicates that the sale is subject to the terms and conditions of the sale and subject to confirmation by the Court. It is clear from clause 5 of the terms and conditions of the sale of the vessel, that the vessel *PREM MALA*, was sold in the condition in which she existed, i.e. on 'as-is-where-is' and 'what-is-there-is' basis. If that was the term/ condition of the sale of the vessel, it can only lead to one conclusion that whatever was the applicable anchorage fees and/ or tariff on the vessel, which was due and payable by the vessel to MBPT as on the date of the confirmation of sale, the vessel/ the successful auction purchaser had to pay the same to the MBPT, and the same shall continue to be payable by the purchaser as and from the date of confirmation of sale in his favour.
- (ix). The words, 'condition in which she exists' can only mean that there is no stopping of the running of the applicable charges and/ or tariff, which will be 'as-is'. In other words, there shall be no change in the calculations and/ or quantum of charges that would be applicable, which would be as per the applicable tariff of the Port. Clause 5 further would mean that the buyer will get the vessel in the physical and/ or legal state/ condition as exists when sale is confirmed. This can be construed to include the Port's applicable tariff in force leviable on the vessel then, in respect of the applicable charges. There is nothing in the terms and conditions of the sale which would support the Applicant's contention that it has to be deemed that the vessel came into the anchorage only on the date of confirmation of sale/ Bill of sale in its favour, and that should be taken as the first day, and that the anchorage charges to be calculated accordingly.
- (x). A harmonious reading of Clauses 5 and 16 of the terms and conditions of the sale of the vessel, *PREM MALA*, makes it clear that the purchaser will not be liable for any claims or charges payable on or by the vessel prior to the date of the confirmation of sale. But, whatever is the applicable charges as per the tariff, as and from the date of confirmation of sale, shall be the responsibility and liability of the purchaser.
- (xi). In view of the above, it is found that there is no legal basis to support the Applicant's contention/ submissions, and the same are contrary to and inconsistent with the terms and conditions subject to which the buyer had purchased the vessel, and the sale was confirmed in his favour by the Court.

- (xii). The NLSM-Applicant, as the buyer/ purchaser of the vessel, has lost sight of the fact that he has purchased the vessel on ‘as-is-where-is’. If so, it is clear that whatever are the Port dues/ Port charges/ anchorage charges applicable on the vessel as on the date of the confirmation of the sale, the same, as and from that date, shall be payable by the purchaser/ new owner of the vessel.
- (xiii). In this regard, on perusing the Scale of Rates of MBPT, as approved by this Authority vide its Order no. TAMP/5/2019-MBPT dated 24 July 2019, which shows that it makes no exceptions in respect of the liability of the purchaser to pay applicable anchorage charges to the MBPT. It is very clear from Section 2.15 that, if any vessel remains at any anchorage point, shown in column No. 2 of the table, anchorage fees shall be levied as per column 3; and the notes thereunder also make it clear that the anchorage fees shall be levied from the time a vessel drops anchor till the time it leaves the anchorage berth with certain exclusions. The exclusions provided at Section 2.15 do not include sale of the vessel. Accordingly, there is nothing in the SOR that would come to the rescue of NLSM-Applicant.
- (xiv). The extract from the commentary produced by Nan Lian Ship Management itself does not anywhere say that, in respect of Port charges, it is required that the confirmation of sale of the vessel has to be treated as the date when the vessel entered the Port. In any event, this can never be the case inasmuch as, in view of the terms and conditions of such sale, a bidder / prospective purchaser (*even before he submits his bid*) knows what would be the Port charges / anchorage charges, etc. payable by him, as and from the date of confirmation of sale of the vessel by the High Court. Accordingly, *estoppel* would also operate.
- (xv). Section 8 of the Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017 has been referred and extracted in the submissions of the NLSM-Applicant. Undoubtedly, as already stated hereinbefore, on the confirmation of sale of the vessel by the High Court, the property of the vessel vests in the purchaser, free from all encumbrances, liens, attachments, registered mortgages and charges of the same nature on the vessel. All that Section 8 does is to confirm that statutorily the purchaser gets the vessel free of all liens, etc. This does not mean, nor has the effect, of the Port having to treat the vessel as having called at the Port only as on the date of confirmation of sale, or any such thing for purposes of calculations of *port dues/ anchorage charges*. That does not appear to be the intention of the Statute or of the said clause; and, it can never be. The underlined portion in the submission, i.e. ‘charges of the same nature on the vessel’ relates to any charge, like encumbrances, lien or a registered mortgage; and not to the charges, rates, etc., otherwise payable by the vessel to the Port and/ or any statutory authority as and from the date of confirmation of sale by the High Court, onwards. There is nothing to support the submission that the vessel is required to be treated as having come into the Port only on 13 July 2020, as wrongly contended by the NLSM-Applicant.
- (xvi). From the point of view of the Admiralty Act and Admiralty practices in relation to the judicial sale of the vessel, it is to state that the submission/ contention of the Applicant, is not correct — and is not supported in law; and MBPT is certainly entitled to charges as per its invoice raised in this behalf.
- (xvii). It may also be noted that MBPT is clear that it is only for the last 2 days that they have levied anchorage charges as foreign-going vessel and, prior thereto, they have only charged as coastal vessel. It is seen that there is no infirmity in the demand of MBPT, and the same is as per the approved tariff or SOR.
- (xviii). There is nothing in any statute and / or law and / or any commentary relating to this issue which brings about a requirement and / or a legal fiction by which it has to be deemed that the vessel entered the Port only on the date of confirmation of sale by the High Court. Whatever were the charges applicable on the vessel under the approved tariff of the Mumbai Port, the purchaser is bound and liable to pay that charge, as and from the date of confirmation of sale of the vessel. All that section 8 of the Act does is that it protects the purchaser / vessel from payment of the previously accumulated charges, for which the purchaser would have no liability.

- (xix). Undoubtedly, the sale is free of liens, encumbrances, etc.; however, the sale is also ‘as-is-where-is’ basis; and there is nothing in the terms and conditions of the sale and / or in the scale of rates and / or in the tariff that would require the Port to treat the date of confirmation of sale / date of the Bill of Sale as the first date of the vessel under the new ownership of the purchaser as the date on which the vessel came to anchorage; and the vessel will continue to incur and be liable to pay the anchorage charges as applicable, if she has been at the anchorage for more than 30 days.
- (xx). In relation to the submissions relating to Sections 50-A and 50-B of the Major Port Trusts Act, 1963, it is an admitted position that when the vessel called at the Mumbai Port, she had called for discharging of cargo, and she was not in ballast. Subsequent to the discharge of the cargo, the vessel was arrested and she continued to remain at the anchorage since the time of her arrest. In view thereof, this Authority is of the view that Sections 50-A and 50-B do not apply to the facts of the present case.
- (xxi). Post conclusion of the submissions and hearing in the matter, and while considering the matter, the Applicant informed us that the Bombay High Court has passed an Order dated 6 January 2021 in another Interim Application (L) No. 6531 of 2020 in Sheriff's report No. 53 of 2020 in Commercial Admiralty Suit (L) No. 3579 of 2020, in favour of the auction purchaser of the vessel in that matter, holding that the purchaser there cannot be foisted with the liability to pay anchorage charges at the rate which was stipulated for a period beyond 30 days and MBPT cannot apply the higher rate which would be applicable for period beyond 30 days. The honourable Single Judge held that the Applicant there is liable to pay anchorage charges only on the lower rate of tariff for period less than 30 days, i.e. from the date of confirmation of the sale by the Court till the sailing away of the vessel. According to the said decision, as far as the Applicant (Buyer) is concerned, the starting point for incurring anchorage charges is the date and time of issuance of the Bill of Sale, and not prior thereto, and the rate that would be applicable would have to be determined from this date. The said order goes on to state that the Port can recover the shortfall, if any, from the sale proceeds (*based on the higher rate of charges*).
- On perusal of the said order, it is noted with respect that the issue of the sale being ‘as-is-where-is’ basis, and the terms & conditions of the sale, has not been considered by the Court in the said order dated 6 January 2021. However in an appeal filed by the MBPT to the Division Bench of the Bombay High Court, impugning the order dated 06 January 2021, the Order of the Single Judge has been quashed and set aside by Division Bench-
- (xxii) This Authority is inclined to conclude on the basis of the fact that the sale was on ‘as-is-where-is’ basis, which has also been upheld by the Division Bench of the Hon’ble High Court in its aforesaid decision / order.
13. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority does not find merit in the application dated 05 September 2020 filed by NLSM LLC before this Authority. The NLSM LLC is, therefore, liable to pay the Port Charges as per the MBPT’s invoice dated 17 August 2020 amounting to ₹ 51,17,132/- for the period between 13th July 2020 to 9th August 2020.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./37/2021-22]

ANNEX.

Comparative statement of the submissions made by M/s. Nan Lian Ship Management LLC in its application, the comments of MBPT thereon, the counter remarks made by M/s. Nan Lian Ship Management LLC thereon in their rejoinder and the MBPT reply / sur-joinder on the rejoinder of the NLSMLLC are tabulated below:

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
1.	The Applicant in the present Application is a company incorporated under the laws of United Arab Emirates, having its registered office at the address mentioned in the cause title above. The Applicant is a company engaged in ship management both Technical and Commercial, Inspections, Technical Superintendence, etc. since 2015.	The Respondents are not aware of and do not admit the statements made therein as they are within the personal knowledge of the Applicants and put the Applicants to the strict proof thereof.	It is a matter of record that the Applicant in the present Application is a company incorporated under the laws of United Arab Emirates, having its registered office at the address mentioned in the cause title above. The Applicant is a company engaged in ship management both Technical and Commercial, Inspections, Technical Superintendence, etc. since 2015, and the same is corroborated by the Orders of the Hon'ble Bombay High Court.	-
2	The Respondent in the present Application is a body incorporate constituted under the provisions of the Major Port Trust Act, 1963 having its office at the address mentioned in the cause title above.	The Respondents state that the statements made therein are correct.	The same warrants no comments.	-
3	The present Application is filed by the Applicant under the directions of the Order passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte of Hon'ble Bombay High Court dated 7 th August 2020, wherein the Applicant was directed to prefer an application before this			

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	Hon'ble Authority for adjudication of the quantum of Port Anchorage Charges, and the Applicant has thus preferred the present application.			
4	On or about 17 th January 2020, the Vessel M.T. Prem Mala (IMO No. 9209972) ("Vessel") arrived at Mumbai Anchorage, Mumbai Port Trust Marine Department, and begun accruing anchorage charges since then.	The Respondents deny that the respondents started levying anchorage charges from 17/01/2020 as wrongly stated by the Applicants. The Respondents state that the said vessel arrived within the port and harbour of Mumbai on 17/01/2020 at 2142 hours at JD-2 (VCN : 2001314) under the Agency of Indian Oil Corporation Ltd. (IOCL) for cargo operation. The said vessel was shifted to A2 anchorage on 20/01/2020 at 1630 hours as the vessel was arrested by Court and again was shifted to ZI anchorage on 05/02/2020 at 0154 hours. The vessel then was shifted to JD-2 on 10/02/2020 at 1454 hours. The vessel again on completion of cargo at JD-2, was shifted to A2 anchorage on 12/02/2020 at 0148 hours under the agency of M/S. Argosy Shipping Agency Pvt. Ltd. The agency of the vessel was transferred to M/S. Argosy Shipping Agency Pvt. Ltd. from IOCL on 11/02/2020 at 1830 hours. The vessel was at A2 anchorage under the agency of M/S. Argosy Shipping Agency Pvt. Ltd. till 13/07/2020 at 1700 hours. Then the agency was transferred to M/S. J. M. Baxi & Co. on 13/07/2020 at 1301 hours. The vessel sailed on 09/08/2020 at 1054 hours. Therefore, the above said vessel was at anchorage A2 from 12/02/2020 at 0148 hours to 09/08/2020 at 1030 hours.	It is denied that the Respondents started levying charges on the vessel only from 12th February 2020. The Applicants submissions have been misinterpreted by the Respondent in a rather unusual way. The Applicant vide its application only brought to the notice of this Hon'ble Authority that the vessel arrived at the Port and Harbour of Mumbai sometime in January 2020. It is incorrect on the part of the Respondent to state that charges were only levied from 12th February 2020. The charges were being levied on the vessel since its arrival on 17th January 2020, though at a different anchorage position.	No specific remarks furnished by MBPT.
5	On 18 th January 2020, vide an order passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Mr. Justice K.R. Shriram), the Vessel, was arrested by one Engineering Appliances Corporation in	The Respondents state that the statements made therein are a matter of record.	The same warrants no comments	-

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	<p>Commercial Admiralty Suit (L) No. 3 of 2020. Subsequently on 31st January 2020, vide an order passed by Hon'ble Bombay High Court.</p> <p>(Coram: Mr. Justice K.R. Shriram), the Vessel was arrested by one Axis Trustee Services Ltd. in Commercial Admiralty Suit (L) No. 7 of 2020. Copies of the said orders are annexed hereto and marked as <u>Exhibit “A”</u> and <u>Exhibit “B”</u> respectively.</p>			
6	<p>Thereafter, vide an order dated 26th May 2020, passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Mr. Justice G.S. Kulkarni), Nan Lian Ship Management LLC (“Applicant”) was the highest bidder in the auction process of the Vessel, M.T. Prem Mala (IMO No. 9209972) (“Vessel”). Thereafter, the Applicant successfully deposited the entire sum of INR 36,40,00,000 (INR Thirty-Six Crores Forty Lakhs) with the Court, which is confirmed vide an order dated 3rd July 2020 passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte.</p>			

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	Copies of the Orders dated 26 th May 2020 and 3 rd July 2020, are annexed hereto and marked as <u>Exhibit “C”</u> and <u>Exhibit “D”</u> respectively.			
7	It is pertinent to note that the Applicant has in fact bought the Vessel vide a court sale, free of all charges and encumbrances in accordance with Section 10 of The Admiralty (Jurisdiction and Settlement of Maritime Claims) Act, 2017 (“Admiralty Act, 2017”).	The said vessel was sold free from all encumbrances i.e. encumbrances prior to the sale of the said vessel. The Respondents state that their statutory dues which had accrued prior to the sale have been paid from the sale proceeds of the said vessel. <u>The charges as per Exhibit — 1 in the sum of ₹51,17,132/- are for the period from 13/07/2020 till 09/08/2020 i.e. after the date the Applicant became the owner of the said vessel.</u> The said charges are levied as per the SOR which is approved by TAMP	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments. It is denied that the charges as per Exhibit-1 in the sum of RS. 51,71,132 (for the period from 13th July 2020 till 9th August 2020, i.e. after the date the Applicant became the owner of the Vessel) are levied as per the SOR which is approved by TAMP. It is pertinent to note that the Respondent has placed the Applicant in the highest slab and has levied charges which are encumbered by the actions and default of the erstwhile owners/agents of the owners.	No specific comments furnished by MBPT.
8	Subsequently, a Bill of Sale dated 7 th July 2020, was issued in favour of the Applicant through the High Court Admiralty Registrar, High Court of Bombay ensuring transfer of the ownership of the Vessel in favour of the Applicant, since the Applicant had successfully deposited the amounts with the Hon’ble Court. A copy of the Bill of Sale dated 7 th July 2020,	The statements made therein are a matter of record.	The same warrants no comments.	-

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	is annexed hereto and marked as <u>Exhibit "E"</u> .			
9	On having received an original copy of the Bill of Sale, the Applicants as the rightful owners of the Vessel preferred to replace the crew on board the Vessel with their own crew. Unfortunately, the crew on-board the Vessel was unsupportive due to unpaid wages since the early months of 2020. Thereafter, on 9 th July 2020, the hardships faced by the Applicant were brought to the notice of the Hon'ble Court and in light of the same, vide an order dated 9 th July 2020, passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Hon'ble Mr. Justice B.P. Colabawalla), the crew on board the Vessel was directed to ensure that a smooth takeover is ensured whilst handing over the charge of the Vessel to the Applicant's appointed crew. Pursuant to the order dated 9 th July 2020, the Applicant was only able to attain possession and have its crew placed on board the Vessel on 13 th July 2020. A copy of the Order dated 9 th July 2020, passed by Hon'ble Mr. Justice B.P. Colabawalla is annexed hereto	The Respondents are not aware of and do not admit the statements made therein as they are within the personal knowledge of the Applicants. The Order dated 09/07/2020 passed by the Hon'ble High Court is a matter of record.	It is denied that the Respondents are not aware of the statements made in paragraph 9 of the Application since the same has been mentioned and taken into consideration in the Order passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Hon'ble Mr. Justice B.P. Colabawalla) as annexed to the Application.	-

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	and marked as <u>Exhibit "F"</u> .			
10	<p>It is pertinent to note that, the Vessel was imported sometime in the midst of this decade by the erstwhile owners. The Vessel at the time of import had its status converted from a Foreign Going Trade Vessel to a Coastal Trade Vessel. The Applicant on purchase of the Vessel, wished to have the status of the Vessel reinstated as that of a Foreign Going Trade Vessel from its current status as a Coastal Trade Vessel. Accordingly, to change the status of the Vessel, the Applicant would require clearances from both the Port Authorities as well as the Customs Authorities.</p>	<p>The Respondents are not aware of and do not admit that the Vessel was imported sometime in the midst of this decade by the erstwhile owners and put the Applicants to the strict proof thereof. The Respondents are not aware of and do not admit that the Vessel at the time of import had its status converted from a Foreign Going Trade Vessel to a Coastal Trade Vessel and put the Applicants to the strict proof thereof. The Respondents deny that a change of the vessel status from Coastal Trade Vessel to Going Trade Vessel requires permission of both the Port Authorities as well as the Customs Authorities.</p>	<p>It is denied that the Respondents are unaware of the status change of the vessel and the time when the vessel was imported. Furthermore, it is a known fact that Customs Authorities for providing necessary clearances for the sailing and/or conversion of the vessel require necessary documents and/ or clearances from the Respondent. Failure to provide such documents on the part of the Respondent infact resulted in the delay for the vessel to have its clearances and the other required certificates in order to set sail.</p>	<p>The Respondents deny that charges which are levied as per SOR are encumbered by the actions and default of the erstwhile owners / agents of the owners as alleged.</p>
11	<p>The erstwhile agents of the Applicant vide an email dated 16th July 2020, apprised the Applicant of a list of certain Vessel Import Documents, that would be absolutely necessary to change the Vessel's status from that of a Coastal Trade Vessel a Foreign Trade Vessel. Pursuant to the same, vide email dated 16th July 2020, by the advocates of the Applicants to the Deputy Sheriff, Mumbai sought assistance of the Office of the</p>	<p>The Respondents are not aware of and do not admit the statements made therein as they are within the personal knowledge of the Applicants and put the Applicants to the strict proof thereof.</p>	<p>The emails, documents and instances referred to in paragraph 11 and 12 of the Application are matters of record and have shall not be reiterated for ease of reference. It is pertinent to note that the aforesaid emails have been brought on record before the Hon'ble Bombay High Court and this Hon'ble Tribunal through an affidavit and the present Application.</p>	-

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	Sheriff to obtain the requisite documents as enumerated in the email by the Applicant's erstwhile agents. Copies of the email dated 16 th July 2020, from the Applicant's erstwhile agents to the Applicant and by the Applicant's advocates addressed to the Deputy Sheriff, Mumbai are annexed hereto and marked as <u>Exhibit "G"</u> and <u>Exhibit "H"</u> , respectively.			
12	Whilst having tried to acquire the necessary Import Documents, the representatives of the Applicants approached the Customs Authorities on multiple occasions apprising them of the fact that the Applicant has purchased the Vessel vide a court sale, and shall not possess the Import Documents			
13	The Customs Authorities were apprised of the relevant excerpts from the Order dated 3 rd July 2020 passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte) and a supporting letter dated 13 th July 2020, issued by the Office of the Sheriff clearly enumerating and directing all necessary authorities to act in accordance with the Order and	As regards the correspondence between the Applicants and the Customs is concerned, the Respondents are not aware of and do not admit the statements made therein as they are within the personal knowledge of the Applicants and put the Applicants to the strict proof thereof. As regards the change of ownership of the vessel is concerned, the Respondents state that the statutory charges are based on length of user of the Respondents' services / use of property irrespective of whoever is the owner of the vessel, in this connection the Respondents invite attention of the Tribunal to para 6.1 (i) of the above.	It is denied that the statutory charges are based on length of user of the Respondent's services/use of property irrespective of whoever is the owner of the vessel. It is pertinent to note that the Respondent has failed to appreciate the fact that the vessel has been purchased vide a judicial auction and free of all encumbrances. Levying charges as per the scale of rates as the Respondent has done in	It is surprising that the Applicants are contending that the Respondents should not charge as per the scale of rates approved by TAMP.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	provide all necessary clearances to the Vessel for change in its status. Therefore, it is an undisputed fact that the Port is aware of the change of ownership.		the present case only shows the lackadaisical attitude of the Respondent, whilst having failed to take into consideration that the new buyer cannot be held liable and/or face the flak of the Respondent.	
14	Pursuant to the submission of the Order dated 3 rd July 2020 and letter dated 13 th July 2020 and on perusal of same, the authorities opined that the said order and letter only direct the authorities to assist the Applicant in taking possession of the Vessel, and no more. Furthermore, the Port authorities raised objections regarding unpaid and outstanding Port Dues and sought clarification on the same. The Customs authorities raised certain objections on the Import Documents yet again and in-fact orally conveyed to the agents and representatives of the Applicant that, since the matter is listed on a subsequent date, they shall await the Order passed on the next date.	<p>The Respondents do not understand the import of the following:</p> <p>"Pursuant to the submission of the Order dated 3^M July 2020 and letter dated 13th July 2020 and on perusal of the same, the authorities opined that the said order and letter only direct the authorities to assist the Applicant in taking possession of the Vessel, and no more.'</p> <p>The Respondents do not know which particularly "authority" they are referring to i.e. the Customs, DG Shipping or any other authority. The Respondents deny that the Respondents had raised any objection on unpaid and outstanding Port charges and sought clarification on the same as alleged. The Respondents point out that the pre-sale statutory charges have already been paid by the Sheriff of Mumbai to the Respondents to the tune of ₹.2,26,10,857/- . The Respondents had called upon the Applicants to pay the anchorage charges and other statutory dues of the Respondents on the basis of the SOR. The Respondents are not aware of and do not admit the so called objections raised by the Customs as they are within the personal knowledge of the Applicants and put the Applicants to the strict proof thereof.</p>	<p>It is clear from paragraph 14 of the Application that the authorities referred to in the said paragraph are both the Respondent and the Customs Authorities. The Respondent as well as the Customs Authorities sought orders wherein excessively specific orders were granted directing the authorities to act in accordance with the same. The said authorities failed to appreciate the orders and only acted on the particular wordings of the order, and no more than the same, which constrained the Applicant to move the Hon'ble Bombay High Court for trivial issues that were being raised by the authorities including the Respondent. Furthermore, it is infact pertinent to note that the Respondents deny raising any objections on unpaid and outstanding dues (in accordance to the orders dated 3rd July 2020 and 13th July 2020), since the pre-sale statutory dues were already paid by the Sheriff of Mumbai to the Respondents. It is pertinent to note that the pre-sale</p>	<p>The Respondents deny that it is solely due to the delay on account of the actions of the Respondents and not due to the negligence of the Applicants as alleged.</p> <p>The Respondents deny that the Respondents failed to provide the necessary documents required by the Applicants to convert the vessel from a coastal vessel to a foreign vessel in time which in tum resulted in the delay in obtaining necessary clearances from the Customs Authorities as alleged.</p> <p>The Respondents deny that the Respondents sought to levy all the past dues on the Applicants as falsely alleged by the</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			dues owed to the Respondents were only sanctioned and/or cleared by the Sheriff of Mumbai on a later date in accordance with subsequent orders.	Applicants as alleged.
15	Aggrieved by the actions and unsupportive outlook of the Port as well as Customs Authorities, the Applicant's advocates addressed an email dated 21 st July 2020 to the Deputy Sheriff, Mumbai to provide necessary assistance to the Applicant so as to obtain necessary clearances from both the authorities. In light of the same, the Deputy Sheriff was pleased to place before the Hon'ble Bombay High Court, a Sheriff's Report enlisting the issues faced by the Applicant and seeking orders accordingly from the Hon'ble Bombay High Court. A copy of the email dated 21 st July 2020, is annexed hereto and marked as <u>Exhibit "I"</u> .	<p>It is pertinent to point out that letter/email dated 21/07/2020 was addressed by the Applicants to the Deputy Sheriff of Mumbai, behind the back of the Respondents without even forwarding a copy of the said letter/email to the Respondents. The said email dated 21/07/2020 has several false and misleading statements in as much as change of registry of the vessel from the former owners to the Applicants cannot be done by the DC/Harbour Master of the Respondents. The change of registry of the Vessel to the name of the Applicants is effected by DG Shipping and the conversion of the vessel from coastal to foreign is done by the Customs authorities. The Respondents state that the Port clearance is granted by the Customs and not by the Respondents. The Respondents state that the new Agents of the Applicants <u>I.M. Baxi</u> were directed to deposit the advance Vessel Related Charges from the date of transfer of agency of the said vessel i.e. from 13/07/2020 till the expected date of the sailing of the said vessel as per the existing SOR which was disputed by the said Agents. According to the said Agents the Anchorage charges should be levied @ 0.0746 instead of the correct rate i.e. 0. 1865 on the alleged ground that the agency has been transferred on 13/07/2020 at 1700 hrs. It was verbally explained to the said Agents that under the SOR, the charges are based on the length of use of the anchorage irrespective of change of ownership and that <u>as the vessel stay had exceeded 30 days at the said anchorage it has been charged at a higher rate.</u></p>	<p>It is denied that the letter/email dated 21st July 2020 was addressed by the Applicants to the Deputy Sheriff of Mumbai, behind the back of the Respondents without even forwarding a copy of the said letter/email to the Respondents. It is denied that the said email dated 21st July 2020 has several false and misleading statements in as much as change of registry of the vessel from the former owners to the Applicants cannot be done by the DC/Harbour Master of the Respondents. It is pertinent to note that the Respondent was neither a party to the suit in which the Applicant sought necessary orders and did not need any intimation whatsoever. Furthermore, it is pertinent to note that the Applicant sought directions from the Hon'ble Court in so far as directions to the Respondents to issue all clearances and/or documents to ensure that the Applicant could pursue the change of registry of the vessel with the concerned authorities. It is pertinent to note that there are documents necessary for the conversion of the</p>	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			vessel which need to be sanctioned in favour of the Applicant by the Respondents. It is denied that the rate of 0.1865 is to be levied by the Respondent on the Applicant and/or its agent instead of 0.0746. it is denied that it was verbally explained to the agents that under the SOR, the charges are based on the length of the anchorage irrespective of change of ownership and that as the vessel stay had exceeded 30 days at the said anchorage it has been charged at a higher rate. It is pertinent to note that, levying of rates at 0.1865 instead of 0.0746 on the Applicant and/or its agents is only due to the default of the erstwhile owner and/or its agent and is in no way the concern of the Applicant in the present case, since the vessel is bought free of all encumbrances.	
16	Thereafter, vide an order dated 21 st July 2020, passed by the Hon'ble Bombay High Court (Coram: Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte), the Harbour Master, Port and Customs authorities were directed to co-operate with the Applicant for procurement of all the necessary documents as may be required to obtain necessary clearances from the authorities. A copy of the order	The Respondents state that as regards the Order dated 21/07/2020 is concerned the same is a matter of record. The Respondents are not aware of and do not admit that the Applicants could not obtain any further documents from the erstwhile owners of the said vessel and/or any other sources as they are within the personal knowledge of the Applicants and put the Applicants to the strict proof thereof.	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comment. It is denied that the Respondents are not aware of the fact that the Applicants could not obtain any further documents from the erstwhile owners and/or any other sources since the same has been recorded in the order dated 21st July 2020.	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	dated 21 st July 2020 passed by Hon'ble Mr. Justice S.C. Gupte is annexed hereto and marked as Exhibit “J” . Unfortunately, the Applicant could not obtain any further documents from the erstwhile owners and/or any other sources, to obtain the necessary clearances.			
17	Further to the said Order dated 21 st July 2020, the agents and representatives of the Applicant approached the authorities yet again to obtain necessary clearances for change of status of the Vessel, but all in vain as alleged. The Respondents repeat that the change of registry is not within the purview of the Port.	The Respondents deny that the agents and representatives of the Applicants approached the authorities yet again to obtain necessary clearances for change of status of the Vessel, but all in vain as alleged. The Respondents repeat that the change of registry is not within the purview of the Port.	It is pertinent to note that the Respondents were approached by the Applicants representatives and agents seeking clearances which would enable them to further ensure that all the required documents are in order, for change of registry of the vessel. It was due to the non-approachable attitude of the Respondents that the Applicant was constrained to yet again move the Hon'ble Court seeking appropriate orders pertaining to the same.	No specific remarks furnished by MBPT.
18	On 24 th July 2020, advocates for the Applicants addressed an email to the Sheriff of Mumbai requesting that necessary directions be given to: a). the Port, to ensure that the requisite port clearances be given to the Applicant for the Vessel to sail out and transfer of agency be granted to JM Baxi from the	It is pertinent to point out that letter/email dated 24/07/2020 was addressed by the Applicants to the Deputy Sheriff of Mumbai, behind the back of the Respondents without even forwarding a copy of the said letter/email to the Respondents. The said email dated 24/07/2020 has several false and misleading statements inasmuch as the port clearance under Section 42 of the Customs Act is granted by the Customs Authorities and not by the Respondents. The Respondents state that the change of status of the said vessel from coastal to foreign is granted by the Customs Authorities and not by the Respondents. The Respondents state that the agency of the vessel was transferred to M/S. J. M. Baxi & Co. on 13/07/2020	It is denied that the letter/email dated 24th July 2020 was addressed by the Applicants to the Deputy Sheriff of Mumbai, behind the back of the Respondents without even forwarding a copy of the said letter/email to the Respondents. It is denied that the said email dated 24th July 2020 has several false and misleading statements in as much as change port clearance under Section 42 of the Customs Act	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	<p>Applicant's erstwhile agents;</p> <p>b). the Commissioner of Customs be directed to act in accordance with the letters, orders and communications by the Court and the officers of the Court to ensure quick transfer of the Vessel's status, without emphasis on the Import Documents whilst waiving the unavailability of certain Import Documents which would not be available with the Applicant under any circumstances. A copy of the email dated 24th July 2020 is annexed hereto and marked as <u>Exhibit "K"</u>.</p>	<p>and the vessel sailed only on 09/08/2020 at 1030 hours as per the seaworthiness certificate received from the authorities on 6/8/2020.</p>	<p>being granted by the Customs Authorities and not by the Respondents. It is pertinent to note that the Applicant approached the Respondents seeking necessary clearances and documents which would inturn enable the Applicant to obtain the necessary port clearance from the Customs Authorities. It is pertinent to note that the Respondent was neither a party to the suit in which the Applicant sought necessary orders and did not need any intimation whatsoever. It is pertinent to note that whilst the vessel sailed only on 9th August 2020 at 1030 hours as per the seaworthiness certificate received from the authorities on 6th August 2020, the delay in obtaining the certificates and thereafter sailing on 9 th August 2020 is solely due to the lackadaisical approach of the Respondents and the delay in issuing the no-dues certificate in favour of the Applicant.</p>	
19	<p>On 27th July 2020, the agents and representatives of the Applicant approached the Port Authorities yet again to seek clarity on the issue concerning the payment of outstanding Port Dues. The Port Disbursement Account ("PDA") issued by JM Baxi to the</p>	<p>The Respondents deny that the PDA issued by JM Baxi to Applicant envisaged that the Applicants had been wrongly placed in a slab which is leviable only after the first 30 days of the vessel being at Anchorage (Highest Slab) as alleged. The Respondents deny that the Applicant ought to have been treated as a new Owner and the Port Charges ought to have been levied on the Applicant (in the lowest slab), i.e. from 13/07/2020 as Day I of the arrival of the vessel as alleged. The Respondents</p>	<p>It is denied that since the vessel has been at A2 anchorage since 12th February 2020 the charges applicable shall be as under the highest slab of provision 2.15 in the Schedule of Anchorage. It is denied that the letter/email dated 27th July 2020 was addressed by the</p>	<p>No specific remarks furnished by MBPT.</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	<p>Applicant envisaged that the Applicant had been wrongly placed in a slab which is leviable only after the first 30 days of the Vessel being at Anchorage (“Highest Slab”). In fact, the Applicant ought to have been treated as a new Owner and the Port Charges ought to have been levied on the Applicant (in the lowest slab), i.e. from 13th July 2020 as Day 1 of the arrival of the Vessel. Pursuant to the above, advocates for the Applicants addressed an email to the Deputy Sheriff thereby requesting necessary directions to be given to the Port to proceed against the sale proceeds deposited in Court. It is pertinent to note that, the Applicant is not liable to pay any dues, let alone the ones levied under the highest slab. The email further requested the office of the Sheriff to direct the Customs Authorities to waive the requirements of the Import Documents which as enumerated vide various emails and personal meetings, were not in the possession of the Applicant or the erstwhile owners. A copy of the email dated 27th July 2020 is annexed hereto and marked as <u>Exhibit “L”</u>.</p>	<p>state that in July/ August 2020, the agent and the representatives approached the Deputy Conservator to seek the clarity on the issue concerning payment of anchorage charges. However, it was clarified that the vessel was at A2 anchorage from 12/02/2020 under the same VCN No.2001314. Hence, the charges as applicable under the provision of 2.15 Schedule of Anchorage will be chargeable to the vessel. Accordingly, an approximate amount of ₹.47,49,593/- till the sailing of the vessel on 07/08/2020 considering the pilotage in foreign rate as per the status of the vessel being changed as foreign was intimated vide email dated 03/08/2020 to the Applicant's Agent. It is pertinent to point out that letter/email dated 27/07/2020 was addressed by the Applicants to the Deputy Sheriff of Mumbai, behind the back of the Respondents without even forwarding a copy of the said letter/email to the Respondents. The said email dated 27/07/2020 has several false and misleading statements inasmuch as it wrongly alleges that the Respondents had wrongfully withheld the said vessel and that increase in the charges was on account of the alleged wrongful action of the Respondents in levying charges as per SOR. The said email also falsely records that the port clearance is not being granted by the Respondents. In fact the port clearance is granted by Customs Authorities under Section 42 of the Customs Act. The Respondents deny that the Applicants are not liable to pay any dues, let alone the ones levied under the highest slab as alleged. The Respondents repeat the submissions mentioned in para 6.1 (i) above.</p>	<p>Applicants to the Deputy Sheriff of Mumbai, behind the back of the Respondents without even forwarding a copy of the said letter/email to the Respondents. It is denied that the said email has false and misleading statements in as much as it wrongfully alleges that the Respondents had wrongfully withheld the said vessel. It is pertinent to note that though the Port clearance as under Section 42 of the Customs Act is granted by the Customs Authorities, there are infact documents that need to be issued by the Respondent in favour of the Applicant which would assist the Applicant in obtaining the required port clearance from the Customs Authorities, which was delayed by the Respondent. Whilst reiterating the Applicant's submissions, it is pertinent to note that the Respondent whilst having failed to consider the fact that the vessel is purchased vide a judicial sale (free of any and all encumbrances and previous connections) has placed the Applicant in the highest slab applicable.</p>	

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
20	<p>Pursuant to the email dated 27th July 2020, the Deputy Sheriff brought to the notice of the Hon'ble Bombay High Court the discrepancies at hand, and sought directions on behalf of the Applicant directing the authorities to act in accordance to the Orders of the Hon'ble Bombay High Court as alleged. The Respondents submit that the Applicants are trying to misconstrue the Order dated 28/07/2020 of the Hon'ble High Court, by purporting to contend that the words 'The Purchaser takes a vessel free of charges and encumbrances' would include even the Port charges incurred by the Vessel after possession of the arrested vessel has been handed over to Applicants by the Sheriff. Such a construction of the Order proceeds on the misconceived premise that the Applicants are not liable to pay any Port charges after taking possession of a vessel in Court Auction held by the Admiralty Court irrespective of the time it stays within the port and harbour of Mumbai. The Respondents state that the said vessel was sold by the Hon'ble High Court vide its Order dated 26/05/2020 read with Orders dated 03/07/2020 & 28/07/2020 to the Applicants for a price of ₹.36.40 crores. The Sheriff of Mumbai was directed to bill for necessities supplied to the vessel, crew wages and port trust dues and whose maritime lien has been transferred to the sale proceeds of the said vessel for past dues i.e. till the date of handing over possession to the Auction Purchaser. The misconstruction of the order dated 28/07/2020 is clear from the subsequent Orders dated 04/08/2020 & 07/08/2020 (Exhibits "S" & "U" respectively to the said Application) passed by the Hon'ble Bombay High Court. The Respondents deny that it is amply clear that the Port shall proceed against the sale proceeds of the vessel lying in Court, that have been deposited by the Applicants (which may be claimed by the Port for any outstanding Port charges) as alleged. The Respondents state that the Order dated 28/07/2020 and subsequent orders dated 04/08/2020 and 07/08/2020 make it amply clear that the Port charges which the Port was referring to in the order of</p> <p><i>"5. So far as Port dues are concerned, the statutory lien of the Port obviously cannot be claimed vis-a-vis the suit vessel, which has already been transferred to the Applicant in pursuance of a court sale. The Applicant takes a vessel free of charges and encumbrances."</i></p> <p><i>The Port may, instead, have a lien on the sale proceeds of the vessel lying in this court.</i></p> <p><i>Learned Counsel appearing for Mumbai Port Trust has no objection if the Port's lien is considered in respect of the sale</i></p>	<p>The Respondents deny that the Deputy Sheriff brought to the notice of the Hon'ble Bombay High Court the discrepancies at hand, and sought directions on behalf of the Applicant directing the authorities to act in accordance to the Orders of the Hon'ble Bombay High Court as alleged. The Respondents submit that the Applicants are trying to misconstrue the Order dated 28/07/2020 of the Hon'ble High Court, by purporting to contend that the words 'The Purchaser takes a vessel free of charges and encumbrances' would include even the Port charges incurred by the Vessel after possession of the arrested vessel has been handed over to Applicants by the Sheriff. Such a construction of the Order proceeds on the misconceived premise that the Applicants are not liable to pay any Port charges after taking possession of a vessel in Court Auction held by the Admiralty Court irrespective of the time it stays within the port and harbour of Mumbai. The Respondents state that the said vessel was sold by the Hon'ble High Court vide its Order dated 26/05/2020 read with Orders dated 03/07/2020 & 28/07/2020 to the Applicants for a price of ₹.36.40 crores. The Sheriff of Mumbai was directed to bill for necessities supplied to the vessel, crew wages and port trust dues and whose maritime lien has been transferred to the sale proceeds of the said vessel for past dues i.e. till the date of handing over possession to the Auction Purchaser. The misconstruction of the order dated 28/07/2020 is clear from the subsequent Orders dated 04/08/2020 & 07/08/2020 (Exhibits "S" & "U" respectively to the said Application) passed by the Hon'ble Bombay High Court. The Respondents deny that it is amply clear that the Port shall proceed against the sale proceeds of the vessel lying in Court, that have been deposited by the Applicants (which may be claimed by the Port for any outstanding Port charges) as alleged. The Respondents state that the Order dated 28/07/2020 and subsequent orders dated 04/08/2020 and 07/08/2020 make it amply clear that the Port charges which the Port was referring to in the order of</p> <p><i>"5. So far as Port dues are concerned, the statutory lien of the Port obviously cannot be claimed vis-a-vis the suit vessel, which has already been transferred to the Applicant in pursuance of a court sale. The Applicant takes a vessel free of charges and encumbrances."</i></p> <p><i>The Port may, instead, have a lien on the sale proceeds of the vessel lying in this court.</i></p> <p><i>Learned Counsel appearing for Mumbai Port Trust has no objection if the Port's lien is considered in respect of the sale</i></p>	<p>It is denied that the Applicants are trying to misconstrue the order dated 28th July 2020 if the Hon'ble High Court by purporting to contend that the words 'The Purchaser takes a vessel free of charges and encumbrances' would include even the port charges incurred by the vessel after possession of the arrested vessel has been handed over to the Applicants by the Sheriff. It is denied that such a construction of the order proceeds on the misconceived premise that the Applicants are not liable to pay any Port charges after taking possession of a vessel in court auction held by the Admiralty Court irrespective of the time it stays within the port and harbor of Mumbai. It is denied that the Applicants have misconstrued the order dated 28th July 2020 is clear from the subsequent orders dated 4th August and 7th August 2020, passed by the Hon'ble Court. The remaining contents of the paragraph are a matter of record and thus do not warrant any comment.</p>	<p>No specific remarks furnished by MBPT.</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	<p><i>proceeds.”</i></p> <p>In light of the above, it is categorically stated and amply clear that:</p> <p>the Port shall proceed against the sale proceeds of the vessel lying in Court, that have been deposited by the Applicant (which may be claimed by the Port for any outstanding Port Dues). It is pertinent to note that, at this juncture the Counsel appearing on behalf of the Port in-fact acknowledged the same and agreed to it so long as the Port could proceed against the proceeds for its outstanding dues; A copy of the Order dated 28th July 2020 passed by Hon’ble Mr. Justice S.C. Gupte is annexed hereto and marked as <u>Exhibit “M”</u>.</p>	<p>28/07/2020 was prior to the possession being handed over to the Applicants. These dues totalling to ₹.2,26,10,857/- has already been paid by the Sheriff to the Respondents. <u>The dues subsequent to the possession being handed over to the Applicants are still lying with the Sheriff of Mumbai pending determination by this Authority i.e. TAMP.</u> The Respondents state that the Port charges levied in the Invoice dated 17/08/2020 in respect of the said vessel for ₹.51, 17,132/- by applying SOR is in order. The Respondents shall crave leave to refer to and rely upon the Order dated 28/07/2020 passed by the Hon’ble high Court for its true meaning and legal effect when produced.</p>		
21	<p>In light of the Order dated 28th July 2020, on 30th July 2020 advocates for the Applicants vide an email addressed to the advocates appearing for and on behalf of the Port, requested them to convey to the Deputy Conservator, Mumbai Port Trust and other authorities that:</p>	<p>The Respondents admit the receipt of Email dated 30/07/2020 but deny correctness of its contents. email was replied to by the Respondent's Solicitor's by its email dated 03/08/2020. Hereto annexed and marked <u>Exhibit — "6"</u> is a copy of the said email dated 03/08/2020.</p>	<p>The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments</p>	

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	<p>a). the Applicant has purchased MT Prem Mala (the Vessel) vide a court sale, free from all encumbrances and/or charges/claims;</p> <p>b). any outstanding port dues ought to be claimed against the sale proceeds that have been deposited in the Court by the Applicant;</p> <p>c). accordingly, the Port Authorities and the Deputy Conservator, Mumbai Port Trust to assist the Applicant and provide any clearances that may be required from their end at the earliest. A copy of the email dated 30th July 2020 is annexed hereto and marked as <u>Exhibit N</u>.</p>			
22	Amidst the above, the Applicant and its agents and representatives approached the Port Authorities seeking clearance of the Vessel, so as to ensure that the status of the Vessel is changed and that the Vessel sails out at the earliest hour. Unfortunately, due to numerous objections and	The Respondents deny that the Port Authorities have power to change the status of the vessel from Coastal to Foreign run as alleged. The status of the vessel can only be changed by the Customs authorities. The Respondents deny that due to numerous objections and illegitimate issues, the Vessel has not been granted its due clearance since 13/07/2020 as alleged. The Respondents state that the said vessel was allowed to sail out on 09/08/2020 after completion of the necessary	It is pertinent to bring to the notice of this Hon'ble Authority that the Respondent has misconstrued the submissions of the Applicant, to the effect that the Applicant sought change in status from the Respondent. The Applicant approached the Respondent seeking clearances, certificates and	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	illegitimate issues, the Vessel has not been granted its due clearance since 13 th July 2020 (date of possession).	formalities.	documents in its favour which would assist the Applicant to approach the Customs Authorities for the necessary change in status. Whilst it is a matter of record that the vessel was allowed to sail out only on 9th August 2020 after completion of the necessary formalities, it is pertinent to note that the delay since the issuance of Bill of Sale till the sailing of the vessel was solely due to the lackadaisical and inefficient approach of the Respondent.	
23	Thereafter the Port issued a PDA to JM Baxi, which was further shared with the Applicant enlisting calculations of Anchorage Dues that the Port levied on the Applicant from 13 th July 2020 up to 5 th August 2020. It is pertinent to note that the Port has in-fact incorrectly placed the Applicant in the highest slab of the Coastal Vessel (Status) Anchorage Dues, whilst justifying it by saying that the Vessel has been at anchorage since February 2020, and all costs levied shall be in line with the time frame since February 2020.	The Respondents deny that the Respondents has incorrectly placed the Applicant in the highest slab of the Coastal Vessel (status) Anchorage dues, whilst justifying it by saying that the vessel has been at an anchorage since February, 2020 and all costs levied shall be in line with the time frame since February, 2020 as alleged. The Respondents state that the tentative port charges informed on 03/08/2020 to the Agent by email were as per the exiting SOR and considering the vessel would sail on 05/08/2020.	It is pertinent to bring to the notice of this Hon'ble Authority that the Respondent has misconstrued the submissions of the Applicant, to the effect that the Applicant sought change in status from the Respondent. The Applicant approached the Respondent seeking clearances, certificates and documents in its favour which would assist the Applicant to approach the Customs Authorities for the necessary change in status. Whilst it is a matter of record that the vessel was allowed to sail out only on 9th August 2020 after completion of the necessary formalities, it is pertinent to note that the delay since the issuance of Bill of Sale till the sailing of the vessel was solely due to the	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			lackadaisical and inefficient approach of the Respondent.	
24	The Applicant has been wrongly placed under the highest slab, even though the possession of the Vessel has only been taken on 13 th June 2020. In view of the same, an email dated 1 st August 2020 was addressed by the Advocates for the Applicant to the Deputy Conservator, Mumbai Port Trust and Harbour Master, Mumbai Port enlisting the detailed issues and concerns at hand. A copy of the email dated 1 st August 2020 along with the PDA issued by JM Baxi and Excel Sheet showing the difference in calculation are annexed hereto and marked together as Exhibit "O" .	The Respondents deny that the Applicants have been wrongly placed under the highest slab, even though possession of the Vessel has only been taken on 13/06/2020 as alleged. The Respondents admit the receipt of Email dated 01/08/2020 addressed by the Applicant's Advocates but deny the correctness of its contents. The said email was replied to by the Respondent's Solicitor's by its email dated 03/08/2020.	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments.	No specific remarks furnished by MBPT.
25	Subsequently, the Port authorities vide an email dated 3 rd August 2020, informed the agents of the Applicant of the Port dues pending which amounted to INR 47,49,593. The said email, and amounts were brought to the notice of the Hon'ble Bombay High Court by way of an affidavit dated 4 th August 2020, filed for and on behalf of the Applicants. A copy of the email dated 3 rd August 2020, the said	The Respondents admit having addressed an email dated 03/08/2020 (Exhibit "P" to the said application). The Affidavit of Applicants (Exhibit "R " to application) is a matter of record. However, the Respondents deny the correctness of the contents of the said affidavit as alleged. The Respondents shall crave leave to refer to and rely upon the SOR(Exhibit "Q" to the said application) for its true meaning and legal effect when produced.	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	Tariff Rates and the affidavit dated 4 th August 2020 are annexed hereto and marked us Exhibit “P”, Exhibit “Q” and Exhibit “R” .			
26	Thereafter, the Applicants agreed to deposit the said amount of INR 47,49,593 with the Office of the Sheriff under protest, as directed vide an Order dated 4 th August 2020, of the Hon’ble Bombay High Court (Coram: Hon’ble Mr. Justice S.C. Gupte). A copy of the Order dated 4 th August 2020 is annexed hereto and marked as Exhibit “S” .	The Respondents state that the Orders dated 04/08/2020 and 07/08/2020 passed by the Hon’ble High Court mentioned in the said paras are a matter of record. The Respondents state that the said vessel was converted from coastal run to foreign run on 07/08/2020. The Respondents state that the Customs Clearance document as Exhibit — "T" mentioned in para 27 of the Application is not annexed to the said application.	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments.	No specific remarks furnished by MBPT.
27	The Applicants successfully converted the Vessel from an Indian Trade Vessel to a Foreign Trade Vessel whilst acquiring all necessary clearances from the Customs Department on 7 th August 2020, and should have been placed under the lowest slab of the Foreign Trade Vessel heading as per the tariff rates. A copy of the Customs Clearances documents is annexed hereto and marked as Exhibit “T” .			
28	Thereafter, vide an Order dated 7 th August 2020 passed by the Hon’ble Court Bombay High Court (Coram: Hon’ble Mr.	The Respondents state that the Orders dated 04/08/2020 and 07/08/2020 (Exhibit— "U" to the said application) passed by the Hon’ble High Court mentioned in the said paras are a matter of record. The Respondents deny that it is amply clear	It is pertinent to note that the Respondent whilst contradicting itself has admitted that all previous dues have been settled by the	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	Justice S.C. Gupte) acknowledged the submissions made by the Applicant seeking directions from the Hon'ble Bombay High Court for adjudication of the Applicant's claim. The Applicant was accordingly directed to prefer an application before this Hon'ble Authority, and the Applicant has thus preferred the present application. Furthermore, vide the same order the Hon'ble Bombay High Court directed that the Port dues of the Respondent in the present application for the period during which the ship was under arrest and till her possession was handed over to the Applicant amounting to INR 2,26,10,857 to be paid out of the sale proceeds deposited in the Hon'ble Bombay High Court by the Applicant. In light of the same, it is infact amply clear that all previous dues of the Respondent have been settled by the Hon'ble Bombay High Court, and there is absolutely no reason whatsoever for the Respondent to levy unsolicited charges on the Applicant. A copy of the Order dated 4 th August 2020 is annexed hereto and marked as Exhibit "U" .	that all previous dues of the Respondents have been settled by the Hon'ble Bombay High Court as alleged. The Respondents deny that there is absolutely no reason whatsoever for the Respondents to levy alleged unsolicited charges on the Applicants as alleged.	Hon'ble Bombay High Court.	

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
29	Thereafter, on 8 th August 2020, the Applicant obtained the necessary No Objection Certificates from the Bureau of Immigration, Sea Check Post, Mumbai. A copy of the N.O.C. for sailing of the Vessel dated 8 th August 2020 is annexed hereto and marked as Exhibit "V" .	The Respondents state that the No Objection Certificate dated 08/08/2020 obtained by the Applicants from the Bureau of Immigration, Sea Check Post, Mumbai is a matter of record.	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments. It is pertinent to note that the No Objection Certificate dated 8th August 2020 obtained by the Bureau of Immigration, Sea Check Post, Mumbai though a matter or record is evidence enough that there was a delay in the issuance of the No Objection Certificate due to the delay on account of the Respondents lackadaisical approach towards the same.	No specific remarks furnished by MBPT.
30	On 9 th August 2020, at about 1030 hours the Vessel was allowed to set sail.	The Respondents state that the statement made therein is substantially correct.	The contents thereof are matters of record and thus warrant no comments.	No specific remarks furnished by MBPT.
31	It is pertinent to note that the discrepancy and vast difference between the amounts that are actually to be levied by the Port on the new Owner (being INR 10,41,903.5), and the amounts that have been levied by the Port (being INR 51,17,132.) amounts to INR 40,75,228.5. A copy of the excel sheet showcasing the calculations as per the rate as should have been levied by the Port, and the rate actually levied by the Port under the highest slab is annexed hereto and marked as Exhibit "W" .	The Respondents deny that there is any discrepancy in the calculations made by the Respondents as alleged. The Respondents state that the Invoice bearing No.2021M2370598 dated 17/08/2020 for ₹.51,71,132/- raised in respect of vessel under the agency of M/S. J. M. Baxi & Co. is as per the SOR and in order. The Respondents deny that the Respondents have levied wrong charges on the Applicants as alleged. The Respondents repeat and reiterate that the charges under SOR are based on the length of the stay of the vessel at the anchorage and not on change of the ownership. The calculations made by the Applicants in Excel Sheet (Exhibit "W" to the said application) are wholly incorrect. The Respondents state that the vessel was at anchorage for the period more than 30 days and was charged as per the higher slab of anchorage i.e. Section 2.15 of Schedule of Anchorage. Therefore, the charges levied in the invoice as stated hereinabove were as per existing SOR approved by TAMP	It is denied that the charges under the SOR are based on the length of the stay of the vessel at the anchorage and not on change of the ownership. It is denied that the calculations made by the Applicants in the Excel Sheet are wholly incorrect. It is denied that the vessel was at anchorage for a period more than 30 days and was charged as per Section 2.15 of the Schedule of Anchorage. It is denied that the charges levied in the invoice as stated hereinabove were as per existing SOR approved by TAMP effected from 3rd October 2019 and are in order.	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		effected from 03/10/2019 and are in order.	It is pertinent to note that, the Respondent has admittedly placed the Applicant in the highest slab as per the SOR. It is pertinent to note that the Respondent has failed to appreciate the fact that the vessel was purchased vide a judicial sale free of all encumbrances	
	GROUND			
A.	It is infact the case of the Applicant that, as the Applicant has bought the vessel vide a Court auction free of all encumbrances, all claims and charges qua the Vessel are dropped and the Vessel ought to be treated as if it has come to the Port at the behest of the new Owners for the first time post the sale. Furthermore, the Applicant ought to be placed in the lowest slab and that the date of possession of the vessel/arrival of the vessel ought to be taken into consideration as "Day 1 of the arrival of the vessel" and thus the date of initiation for all necessary calculations.	The Respondents deny that the Applicants are not liable to pay the charges incurred after the sale of the vessel to the Applicants just because the vessel has been sold free from all encumbrances as alleged. The word "free of encumbrances" refers to past maritime lien and charges and not to the fresh charges incurred due to the stay of the vessel at the anchorage. The Respondents deny that all claims and charges qua the vessel are dropped and the vessel ought to be treated as if it has come to the Port on behest of the new owners for the first time post the sale as alleged. The Respondents deny that the Applicants ought to be placed in the lowest slab and that the date of possession of the vessel/arrival of the vessel ought to be taken into consideration as "Day 1 of the arrival of the vessel" and thus the date of initiation for all necessary calculations as alleged.	It is denied that the vessel ought not to be treated as if it has come to the Port on behest of the new owners for the first time post the sale as alleged. It is pertinent to note that, though the words "free of encumbrances" refers to past maritime lien and charges, the Respondent has failed to comply with the same and has erred in placing the Applicant in the highest slab. It is reiterated and pertinent to note that, any previous connections and or liabilities ought to be set aside and the vessel ought to be treated as a freshly arrived vessel.	No specific remarks furnished by MBPT.
B.	Furthermore, the Port has also erred in placing the Applicant in	The Respondents deny that the Respondents have erred in placing the Applicants in the highest slab of Foreign Going	It is admitted that the Applicant has been charged the Anchorage	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	the highest slab of the Foreign Going (Status) Anchorage Dues. It is pertinent to note that the Vessel's status had in-fact only been changed on 7 th August 2020. All costs levied on the Applicant under the Foreign Going (Status) Anchorage Dues, have also been levied under wrongful assumptions that the initiation date for all calculations should be taken from February 2020.	(status) Anchorage dues as alleged. The Applicants have been charged the Anchorage dues on foreign going vessel only for 2 days i.e. after the vessel was converted from Coastal Run to Foreign Run as per the rate applicable in S.O.R.	dues on foreign going vessel only for 2 days, i.e. after the vessel was converted from Coastal Run to Foreign Run as per the rate applicable in SOR. It is pertinent to note that the Respondent has erred in levying rates of the highest slab for a Foreign Run vessel even though it was only converted on 7 th August 2020, and should have been placed in the lowest slab under the status of a Foreign Run vessel.	
C.	It is not only unfair to place the Applicant under the highest slab, even though the possession of the Vessel has only been taken on 13 th June 2020, but also of utmost importance to note that the Applicant is in no way concerned with the previous dues and/or original date of arrival of the Vessel. The Applicant cannot be charged on the basis of the stay of the vessel. Since, after the Judicial auction of the vessel, the vessel ought to be considered as if arrived on 13 th July 2020, which is the date on which the possession of the vessel was in fact handed over to the Applicant.	The Respondents deny that it is not only unfair to place the Applicant under the highest slab even though the possession of the Vessel has only been taken on 13/06/2020, but also of utmost importance to note that the Applicant is in no way concerned with the previous dues and/or original date of arrival of the Vessel as alleged. The Respondents deny that the Applicants cannot be charged on the basis of the stay of the Vessel as alleged. The Respondents deny that the vessel ought to be considered as if arrived on 13 th July, 2020 as alleged.	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground C of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same.	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
D.	It is pertinent to note that, the Applicant has infact wrongly been placed under the highest slab leviable as per the Tariff Rates as applicable to Port Anchorage Dues.	The Respondents deny that the Applicants has been wrongly placed under the highest slab leviable as per the Tariff Rates as applicable to Port Anchorage dues as alleged.	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground D of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same.	No specific remarks furnished by MBPT.
E.	It is pertinent to note that, it was only on 18 th August 2020, i.e. 9 days after the Vessel sailed out did the Port issue its invoice for the Port Anchorage Dues amounting to INR 51,17,132. It is pertinent to note that, the Port has infact erred in placing the Applicant in the Highest Slab of the leviable Port Anchorage Charges on the Applicant from 13 th July, 2020 to 7 th August, 2020 as alleged. The Respondents deny that the port has erred in levying the highest slab of the Port Anchorage charges for a Foreign Trade Vessel from 7 th August, 2020 to 9 th August, 2020 as alleged. The Respondents deny that the Respondents have erred in any manner whatsoever as alleged. The Respondents state that the vessel has been charged as foreign vessel as per the rate applicable in S.O.R for anchorage charges only for two days from 7 th August, 2020 to 9 th August, 2020.		It is admitted that the Applicant has been charged the Anchorage dues on foreign going vessel only for 2 days, i.e. after the vessel was converted from Coastal Run to Foreign Run as per the rate applicable in SOR. It is pertinent to note that the Respondent has erred in levying rates of the highest slab for a Foreign Run vessel even though it was only converted on 7th August 2020, and should have been placed in the lowest slab under the status of a Foreign Run vessel.	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	and not continue the same slabs.			
F.	Furthermore, the Port has also erred in placing the Applicant in the highest slab of the Foreign Going (Status) Anchorage Dues. It is pertinent to note that the Vessel's status had in-fact only been changed on 7 th August 2020. All costs levied on the Applicant under the Foreign Going (Status) Anchorage Dues, have also been levied under wrongful assumptions that the initiation date for all calculations should be taken from February, 2020.	The Respondents deny that the Port has also erred in placing the Applicant in the highest slab of the Foreign Going (Status) Anchorage Dues as alleged. The Respondents deny that all costs levied on the Applicant under the Foreign Going (Status) Anchorage Dues, have also been levied under wrongful assumptions that the initial date for all calculations should be taken from February, 2020 as alleged.	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground F of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same.	No specific remarks furnished by MBPT.
G.	In any event, the Port is not entitled to claim the amounts from the Applicant as enlisted in its Invoice dated 17 th August 2020 amounting to INR 51, 17, 132 from period between 13 th July, 2020 to 9 th August,2020 as alleged. The Respondents deny that the Applicant is liable to pay port charges post 13 th , July,2020 as per the slab as if the vessel came into port on 13 th July,2020 amounting to ₹.10,41,932.50 and not as per the highest slab levied on the basis of stay of the vessel as alleged.	The Respondents deny that the Port is not entitled to claim the amounts from the Applicants as enlisted in its Invoice dated 1 7 th August,2020 amounting to INR 51, 17, 132 from period between 13 th July, 2020 to 9 th August,2020 as alleged. The Respondents deny that the Applicant is liable to pay port charges post 13 th , July,2020 as per the slab as if the vessel came into port on 13 th July,2020 amounting to ₹.10,41,932.50 and not as per the highest slab levied on the basis of stay of the vessel as alleged.	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground D of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same. It is pertinent to note that the port charges leviable on the Applicant ought to be as thought the vessel only arrived on 13th July 2020 amounting to INR 10,41,932.50, since the vessel was purchased vide a court auction free of all encumbrances. Furthermore, it is pertinent to note that any and all previous dues and/or defaults of the erstwhile owners and/or agents ought not to be considered as a	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	amounting to INR 51,17,132.		ground for placing the Applicant in the highest slab of the SOR.	
H.	The Port refused to allow the Applicant' agent to act on behalf of the vessel. The Port could have issued its invoice immediately but did not do so. This compelled the Applicant to move the Hon'ble Bombay High Court on 28 th July 2020, seeking directions to allow the Applicant's agent to act on behalf of the Vessel and issue an invoice immediately. Even after the order of the Hon'ble Bombay High Court dated 28 th July 2020, the Port did not issue any invoice.	The Respondents deny that the Port refused to allow the Applicant's agent to act on behalf of the vessel as alleged. The Respondents deny that the Port could have issued its invoice immediately but did not do so as alleged. The Respondents state that it is the practice of the port to issue final invoice only after the vessel sailed. The Respondents deny that this compelled the Applicant to move the Hon'ble Bombay High Court on 28 th July, 2020 seeking directions to allow the Applicant's agent to act on behalf of the vessel and issue invoice immediately as alleged. The Respondents deny that the Hon'ble High Court directed the Respondents to issue an invoice immediately as alleged.	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground H of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same.	No specific remarks furnished by MBPT.
I.	The Port has erroneously placed the Applicant under the wrong slab of Port Anchorage Dues, which is has resulted in loss of capital and has affected the professional status of the Applicant in the market.	The Respondents deny that the Port has erroneously placed the Applicants under the wrong slab of Port anchorage dues, which has resulted in loss of capital and has affected the professional status of the Applicant in the market as alleged.	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground I of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same.	No specific remarks furnished by MBPT.
J.	The Applicant has paid the amount of ₹.36.40 Cores promptly and has acted with clarity. The vessel continued to stay in Port not on account of the Applicants, but on account of the Port's wrongful act of withholding clearance as alleged. The Respondents repeat and reiterate that the vessel could not leave as the same was not converted from costal vessel to a foreign run vessel by the Customs authorities due to the negligence of the Applicants. Further, the change of ownership from the former owners of the vessel to the Applicants was also not	The Respondents deny that the vessel continued to stay in Port not on account of the Applicants, but on account of the Port's wrongful act of withholding clearance as alleged. The Respondents repeat and reiterate that the vessel could not leave as the same was not converted from costal vessel to a foreign run vessel by the Customs authorities due to the negligence of the Applicants. Further, the change of ownership from the former owners of the vessel to the Applicants was also not	It is denied that the vessel could not leave as the same was not converted from coastal vessel to a foreign run vessel by the Customs authorities due to the negligence of the Applicants. It is pertinent to note that, it is solely due to the delay on account of the actions of	No specific remarks furnished by MBPT.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	clearance. The Port authorities initially sought to foist the liability of the erstwhile owners on the Applicant. Later, no invoices were issued by the Port until 3 rd August 2020, and thereafter an invoice was issued only on 18 th August 2020, i.e. 9 days after the Vessel sailed away.	forthcoming from D.G. Shipping due to the negligence of the Applicants. The Respondents repeat and reiterate that the port clearance is granted by the Customs and not by the Respondents. The Respondents deny that the Port authorities initially sought to foist liability of the erstwhile owners on the Applicant as alleged. The Respondents state that it is the practice of the Port to issue final invoice only after the vessel sailed, however the Applicants were informed of the charges upto 5 th August 2020	the Respondent and not due to the negligence of the Applicants. The Respondents failed to provide the necessary documents required by the Applicants to convert the vessel from a coastal vessel to a foreign run vessel in time, which inturn resulted in the delay in obtaining necessary clearances from the Customs Authorities. It is denied that the change of ownership from the former owners of the vessel to the Applicants was also not forthcoming from D.G. Shipping due to the negligence of the Applicants. It is denied that it is the practice of the Port to issue final invoice only after the vessel sailed. It is pertinent to note that, the Respondents initially sought to levy all past dues on the Applicant as the new buyer of the vessel. In lieu of the same, the Applicant was constrained to approach the Hon'ble Court seeking necessary directions directing the Respondent to look towards the sale proceeds of the vessel (deposited by the Applicant) for all past Port anchorage dues.	
K.	It is of utmost importance to bring to your notice that as per section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963 which states as	The Respondents say that section 50B of the Major Port Trust Act, 1963 relied by the Applicants only deals with Port charges and not anchorage charges. The Respondents state that they have charged as per the scale of rates. The Respondents state that the said section is not relevant as the vessel arrived in	It is denied that Section 50B of the Act relied upon by the Applicants only deals with Port Charges and not Anchorage Charges. It is denied that the Respondents state	The Respondents deny that the port dues envisage all forms of charges levied by the Port on a vessel, its

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	<p>follows:</p> <p><i>"When a vessel enters a port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein, with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair), she shall be charged with a port-due at a rate to be determined by the Authority and not exceeding half the rate with which she would otherwise be chargeable."</i></p> <p>It is clear that if a vessel is not involved in discharge and/or taking in any cargo or passenger the rate levied shall not exceed 50% of the leivable rate. It is infact clear from the facts above that, whilst the Vessel was not involved in any loading and/or discharge operations, the Vessel ought to have been charged at a rate determined by the Authority AND not exceeding half the rate which would otherwise be chargeable. Contrary to the above, the Applicant has been charged the entire amount whilst having been wrongly placed in the highest chargeable slab. In</p>	<p>Mumbai Port under the Agency of IOCL, the 1st Agent of the Vessel on 17th January, 2020 to discharge cargo. Hence, Port dues as applicable as per SOR 2.16 were levied to the 1st Agent of the Vessel and also paid by the agent. The Respondents state that they levy various charges on the vessel such as pilotage dues, port dues, anchorage charges, berth hire charges/pier dues, garbage reception charges etc. In the instant case, the Invoice (Exhibit-I) issued by the Respondents to the Vessel Agent is only for Pilotage dues and for Anchorage charges for the period under the Agency of M/S J. M. Baxi. The Respondents deny that the Applicant has been charged the entire amount whilst having been wrongly placed in the highest chargeable slab as alleged. The Respondents deny that the Applicants should be charged in the lowest chargeable slab while ensuring that the rates do not exceed 50% of the chargeable slab which shall amount to ₹.10,41,935.50 as alleged. Hereto annexed and marked <u>Exhibit '7'</u> is a copy of Cargo Declaration / I.G.M. Hereto annexed and Marked <u>Exhibit '8'</u> is a copy of Report of Dock Master Jawahar Dweep.</p>	<p>that they have charged as per the scale of rates. It is denied that as per the said section is not relevant as the vessel arrived in Mumbai Port under the Agency of IOCL, the 1st Agent of the Vessel on 17th January 2020 to discharge cargo. It is denied that the Port Dues as applicable as per SOR 2.16 were levied to the 1st Agent of the vessel and also paid by the agent. It is denied that various charges levied on the vessel such as pilotage dues, port dues, anchorage charges, berth hire charges/pier dues, garbage reception charges etc. it is denied that in the instant case the invoice issues by the Respondents to the vessel agent is only for pilotage dues and for anchorage charges for the period under the agency of M/s. J.M. Baxi. It is pertinent to note that whilst the contents relating to the 1st Agent of the Vessel are irrelevant in the facts of the present scenario, section 50B of the Act relates to Port-Dues. It is pertinent to note that Port-Dues envisage all forms of charges levied by the port on a vessel, its agent and/or its owner. The Respondent has erred in submitting that the aforesaid charges under Section 50B only</p>	<p>agents and/or its owners as alleged.</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
	view of the same, the Applicant should be placed in the lowest chargeable slab while ensuring that the rates do not exceed 50% of the chargeable rates in the lowest chargeable slab which shall amount to INR 10,41,932.50		pertain to port charges and not anchorage charges	
		(i). the charges require to be recalculated by the Respondent as alleged. (ii). It is denied that section 50B is applicable in the instant case, as alleged. (iii). the charges at the lower rates are applicable to the Applicant as alleged is also denied	The Respondent has blatantly denied the contents of Ground I of the Application and has failed to provide any form of evidence and or supporting submissions pertaining to the denials pertaining to the same.	No specific comments furnished by MBPT.
		The Application dated 05/09/2020 of the Applicants (hereinafter referred to as the "said Application") is misconceived, bad in law and not maintainable interalia for the following reasons :	The Applicant humble submits that it is entitled to the reliefs sought in the application and the same may be granted by the Hon'ble Authority.	The Respondents say and submit that the Application should be dismissed with costs
		The Bill bearing no.2021N2370598 dated 13/08/2020 raised on M/S J. M. Baxi & Co., the Agents of the Vessel MT Marine Gracious ex Prem Mala, is in the sum of ₹.51,17,132/- is as per the Scale of Rates duly approved by TAMP and which is in force from 03/10/2019. The Scale of Rates have the force of law. The relevant portion of the Scale of Rates is reproduced hereunder : "2.15Schedule of anchorage Fees (A)If any vessel or self propelled barge except Lash Barge or Dumb Barge remains at any anchorage points shown in column No.2 of the table below, anchorage fees shall be levied as per column 3 ibid.	The stand taken by the Respondent in its Reply is untenable, unconscionable and contrary to law	Neither the Application nor the Rejoinder discloses any cause of action to substantiate the allegation that there were wrong rates charged by the Board of Trustees of the Port of Mumbai i.e. the Respondents herein which are a creation of a statute and are entitled to charge

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020			Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		1	2	3		
				Rates per GRT per hour or part thereof		
Sr.No	Anchorage Point	Period of stay	Foreign going Vessel in USS)	Coastal /Inland vessel (in ₹.)		
(a)	A, B, C, D, E, F, G, TAI, TA2, New explosive Karanja.	From 1 st day upto 30th day	0.0047	0.0746		from the shipowner or his agent anchorage fees or rates or statutory dues in respect of the periods during which the shipowner or his agent were unable to clear the vessel from the port premises i.e. for the period from 13/07/2020 at 17.01 hours to 09/08/2020 at 10.30 hours.
		Beyond 30th day	0.0118	0.1865		
(b)	H,I,J,K,V,W,X,Y,Z	From 1 st day onwards	0.0047	0.0746		
		Beyond 30th	0.0118	0.1865		
(c)	L.M.(N1, N2, N3 at New Pirpav N I (Buoy), N2 (Buoy), North N3, O, P, Q, R L/F 2 OFF DARU-KHANA OFF COAL BUNDER OFF HAY BUNDER OFF	From 1 st day upto 30th day	0.0038	0.0577		
		Beyond 30th day	0.0118	0.1865		

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020					Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020	
		KASARA BASIN OFF FERRY WHARF OFF MAZGAO AND P&V CHANNEL							
		(d) Port Lighterage Anchorage Area	From 1st day upto 30th day	0.0038	0.0577				
			Beyond 30th day	0.0118	0.1865				
		<p>Note: Port Lighterage Anchorage area encompasses the following co-ordinates:</p> <p>Point A — Latitude 18° 57' N Longitude 72° 37'E</p> <p>Point B - Latitude 18° 55'N Longitude 72°37'E</p> <p>Point C — Latitude 18°55'N Longitude 72°43.5'E</p> <p>Point D - Latitude 18°57'N Longitude 72°43.5'E</p> <p>(B).If any Lash Barge or Dumb Barge remains at any of the anchorage points mentioned in column No. I of table below, anchorage fees shall be levied as per column No.2 ibid.</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Rates per GRT per hour or part thereof</td> </tr> </table>						Rates per GRT per hour or part thereof	
	Rates per GRT per hour or part thereof								

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020				Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		Anchorage Point	Period of stay	Foreign going vessel in (US \$)	Coastal/ Inland Vessel (in ₹.)		
		1	2				
		OFF DARUKHANA OFF COAL BUNDER OFF HAY BUNDER OFF KASARA BASIN OFF FERRY WHARF OFF MAZAGAO AND CHANNEL	From 1st day upto 60th day	0.0019	0.0289		
			Beyond 60th day	0.0059	0.0933		
		(C).Every Vessel, Boat, Barge and craft irrespective of the size or the GRT, engaged in Lighterage operations in midstream and in Port Lighterage Anchorage Area for conveyance of cargo to the Ports other than Mumbai Port shall during the period of their not working cargo be charged anchorage fees as per section 2.15 (A) above depending on the place of anchorage. This differential tariff will not apply to barges coming into the Mumbai Port.					
		Notes:- For the purpose of calculating the period of stay of a vessel at an anchorage: (1). The anchorage fees shall be levied from the time a vessel drops the anchor till the time it leaves the anchorage berth;					

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		<p>(2). In the event of a vessel which had stayed at an anchorage taking berth or entering a dry dock and returning thereafter either to the same anchorage or to another anchorage, the number of hours the vessel was away from the anchorage will be excluded, but the period of occupation except for such exclusion will be treated as a continuous period for computing the Anchorage Fees;</p> <p>(3). For levy of anchorage fees, a barge is a craft operating within the limits of Mumbai Port (including extended port limit) for the purpose of lighterage of cargo or supply of fuel, water and provisions but shall not include lash or any other type of barges/boats discharged or loaded by mother ships outside the limit of Mumbai Port (including extended port limit) for all purposes of conveyance of cargoes;</p> <p>(4). No anchorage fees will be recoverable from the vessel, boat, barge and craft (including lash barge) which has paid the licence fees for water conveyance as per Section 2.1 1 above;</p> <p>(5). No anchorage fees will be charged to the vessel classified as Indian Naval vessels and Coast Guard Vessels.</p> <p>(6). No Anchorage Fees will be charged to the vessel/ship anchored outside the Mumbai port limits notified by the Central Government.</p>		
		<p>Hereto annexed and marked <u>Exhibit</u>— "1" is a copy of the Bill bearing no. 2021N2370598 dated 13/08/2020 for the sum of ₹. 51,17,132/-</p> <p>(b). The Applicant's vessel Prem Mala now known as M. T. Marine Gracious has undoubtedly made use of the Respondent's services and property for which TAMP has framed rates and conditions under which services/ property of</p>	<p>There are no regulations/ scale of rates framed by this authority exercising powers under Section 48, 49 or any other provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 ("Act") dealing with scenarios as existing in the present case. Infact, the very contention of the</p>	<p>The Major Port Trusts Act, 1963 (hereinafter referred to as the "said Act") deals with the maintenance of Seaports, the facilities to be provided thereat and the charges to be recovered for occupation</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		<p>the Respondents may be used by the vessels. Pursuant to the provisions of Sections 48 & 49 of The Major Port Trusts Act 1963 (hereinafter referred to as 'the said Act'), TAMP has sanctioned the Scale of Rates and laid down the conditions under which the services / property of the Respondents are used. The relevant portion of the said Sections state as under :</p> <p>"48. Scale of rates for services performed by Board or other person –</p> <p>(1) The Authority shall from time to time, by notification in the Official Gazette, frame a scale of rates at which, and a statement of conditions under which, any of the services specified hereunder shall be performed by a Board or any other person authorised under section 42 at or in relation to the port or port approaches (a) transhipping of passengers or goods between vessels in the port or port approaches;</p> <p>(b) landing and shipping of passengers or goods from or to such vessels to or from any wharf, quay, jetty, pier, dock, berth, mooring, stage or erection, land or building in the possession or occupation of the Board or at any place within the limits of the port or port approaches;</p> <p>(c) cranage or portage of goods on any such place;</p> <p>(d) wharfage, storage or demurrage of goods on any such place;</p> <p>(e) any other service in respect of vessels passengers or goods,</p> <p>(2) Different scales and conditions may be framed for different classes of goods and vessels.</p> <p>49. Scale of rates and statement of conditions for use of property belonging to Board — (1) The Authority shall from time to time, by notification in the Official Gazette, also frame</p>	<p>Applicant is that there are no regulations/scale of rates which contemplate a situation like in the present case where a vessel is sold under a judicial sale and is continued to be treated as a vessel under default for the Respondent to charge a higher scale from day 1 of the purchase. Absence such a provision, the Respondent cannot charge a higher rate under a scale which treats or continues to treat a vessel under default (though purchased in a court auction free from encumbrances) for a liability of its erstwhile owner. Thus, the Respondent charging the Applicant at a higher scale, is unjustifiable in law.</p>	<p>of port premises, which would be payable by the shipowner or his agent, until the vessel sails out from the Respondent's premises. The Scale of Rates fixed by the Respondents are sanctioned by the TAMP and these sanctioned Scale of Rates have the force of law.</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		<p>a scale of rates on payment of which, and a statement of conditions under which, any property belonging to, or in the possession or occupation of, the Board, or any place within the limits of the port or the port approaches may be used for the purposes specified hereunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a). approaching or lying at or alongside any buoy, mooring, wharf, quay, pier, dock, land, building or place as aforesaid by vessels; (b) entering upon or plying for hire at or on any wharf, quay, pier, dock, land, building, road, bridge or place as aforesaid by animals or vehicles carrying passengers or goods; (c) leasing of land or sheds by owners of goods imported or intended for export or by steamer agents; (d) any other use of any land, building, works, vessels or appliances belonging to or provided by the Board. <p>(2) Different scales and conditions may be framed for different classes of goods and vessels.</p> <p>(3)*****"</p>		
		<p>The said vessel was lying at A2 anchorage from 12/02/2020 at 0148 hours till she left the port and harbour of Mumbai on 09/08/2020 at 1030 hours. Under Section 2.15 of the Scale of Rates 2019, coastal vessel is charged @ ₹0.0746 per GRT per hour or part thereof for the first 30 days. If the vessel's stay at the anchorage exceeds 30 days, then higher charges @₹0.1865 is payable per GRT per hour or part thereof. The rates are charged for the use of anchorage place by the vessel and the Respondent is not concerned with the change of ownership of the vessel. In fact, none of the conditions under which the said services are provided / property is required to be used mention that in case of the sale of the vessel, the lower rate is required to be charged from the date of sale and</p>	<p>The Respondent is trying to dishonestly and unjustly enrich itself. The Anchorage Dues under the Act are part and parcel of the Port Dues. Therefore, the Respondent cannot ignore the provision 50B of the Act which they are bound by in entirety. Therefore, the Respondent at the highest and without prejudice to what is stated in the Application, could not charge more than 50% of the chargeable slab. The</p>	<p>Since the Application proceeds on an ex facie incorrect premise that the billing cycles have to be revised each time there is a change of hands in the vessel ownership, this would amount to an unsustainable assertion that the Board will have to look into all glorified partnerships that may be created to show a</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		not the higher rate. In other words, the Scale of Rates does not lay down that on the sale of the vessel, from one owner to another, the clock is set back and a fresh period of 30 days begins. The scale framed by TAMP is for the use of the Respondent's services/ property by the vessel. If the length of the user of the Respondent's services/ property exceeds 30 days, then higher rate is attracted irrespective of whether the vessel has changed several owners.	Respondent is trying to dishonestly make a distinction between Anchorage Charges and Port Charges, with the sole intention of overcharging and unjustly enriching itself.	change in ownership for the purpose of restarting the billing cycle and to avoid the higher slab applicable to long stay vessels. This relief is unsustainable in law and fact, and, therefore, as the entire premise of the Application is unfounded and baseless, thus the Application must fail.
		When the Applicants purchased the vessel in an auction sale, they ought to have been aware of the provisions of law i.e. Sections 48 & 49 of the said Act as well as the Scale of Rates framed by TAMP. Ignorance of law is no defence. The vessel was undoubtedly purchased by the Applicants free of encumbrances, existing maritime liens and claims i.e. claims and liens prior to the purchase of the vessel. However, the charges levied by the Respondents are for the period from 13/07/2020 at 1701 hours to 09/08/2020 at 1030 hours for which the Agents of the Vessel of the Applicants are liable to pay.	The Reply of the Respondent makes it amply clear that there is a deliberate attempt to confuse and hoodwink this Hon'ble Authority by mentioning the acts on the part of the agents of the erstwhile owner. Those actions are irrelevant for the purposes of the current controversy. Since, the vessel has been sold through a court sale, the actions of the agents of the erstwhile owner is irrelevant and not binding on the Applicant who has purchased the vessel from the auction conducted by the Admiralty Court. The Respondent cannot charge the Applicant to pay for any defaults on the part of the erstwhile owners or the agents. The agreements of the erstwhile owner or agents is not binding in the current situation. The claim against the Applicant has to be on a clean	The Respondents state that the Bill raised on the Applicants for the sum of Rs.51,71,132/- itself shows that the same has been raised only for anchorage and pilotage charges and not for Port dues. Hence, the application taken out by the Applicants is wholly misconceived, bad in law and not maintainable. The Respondents state that the anchorage charges are levied for using the place / property of the Respondents and these charges are levied as per Scale of Rates, Section 2.15; whereas Port dues are levied under Sections

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			<p>slate. Therefore, reliance on the Scale of Rates in the present situation is inapposite and baseless.</p>	<p>50A & 50B of the said Act for the entry of the vessel into the Port and harbour of Mumbai and as per the Scale of Rates Section 2.16.</p> <p>The rest of this Rejoinder is filed without prejudice to the aforesaid submissions, which are in themselves without prejudice and in the alternative to one another. The Respondents reiterate the submissions made in paragraph 1 of its Reply dated 08~10/2020 and are not dealing with each and every allegation contained in the Rejoinder as this Sur-rejoinder is filed only for the purpose of opposing the fresh allegations made and for opposing the grant of any reliefs to the Applicant. Nothing should be deemed to be admitted by the Respondents unless specifically done so, herein.</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		<p>The Respondents say that the rates are levied by the Respondents on the basis of the stay of the vessel in the port and not on the basis of change of Ownership of the Vessel. Any transfer of Ownership of the Defendant vessel has to be registered with the relevant authorities for a change in the Certificate of Registration. However, this has no effect in the billing cycles as the Defendant vessel has been at Anchorage i.e. occupying the Respondent's facilities, ever since 12/02/2020.</p>	<p>It is denied that the Application is misconceived, bad in law and not maintainable.</p>	<p>The Respondents deny that the stand taken by the Respondents in their Reply is untenable, unconscionable and contrary to law as alleged.</p>
		<p>By Order dated 26/05/2020 passed by the Hon'ble High Court, the said vessel Prem mala now M. T. Marine Gracious was sold to the Applicants at a price of ₹.36.40 crores. After taking into account the earnest money deposited by the Applicants and 10% of the purchase price, the balance sum of ₹.31.86 crores was directed to be deposited with the Sheriff of Mumbai within 3 weeks. The balance sum of ₹.31.86 crores was paid to the Sheriff of Mumbai on or about 03/07/2020 and the sale was confirmed on 03/07/2020. The Bill of Sale was issued by The Prothonotary & Senior Master on 07/07/2020 to the Applicants and the Applicants became the owners of the Defendant vessel. The vessel departed only on 09/08/2020 at 1054 hours as the vessel was not ready to depart prior thereto for the reasons best known to the Applicants. Hereto annexed and marked <u>Exhibit — "2"</u> is a copy of the aforesaid Order dated 26/05/2020. Hereto annexed and marked <u>Exhibit — "3"</u> is a copy of the aforesaid Order dated 03/07/2020. Hereto annexed and marked <u>Exhibit — "4"</u> is a copy of the aforesaid Certificate dated 07/08/2020 issued by Customs authorities converting the vessel from Coastal to foreign run. Hereto annexed and marked <u>Exhibit — "5"</u> is a copy of the aforesaid Port Clearance Certificate</p>	<p>It is denied that the Bill bearing No. 2021N23705 98 dated 13th August 2020 on M/s. J.M. Baxi & Co., the Agents of the Vessel MT Marine Gracious ex Prem Mala, is as per the Scale of Rates duly approved by TAMP and in force from 3rd October 2019. As elaborately submitted in the Application and reiterated hereinabove in this Rejoinder, the Respondent has erred in placing the Applicant in the highest slab of the Scale of Rates. It is pertinent to note that, whilst having agreed that the Vessel has been bought free of all encumbrances, continuing rates and charging rates as per the increasing slab rate is also an encumbrance on the Vessel, which the Respondent deliberately does not acknowledge. Furthermore, the</p>	<p>The Respondents deny that there are no regulations/scale of rates framed by this authority exercising powers under Sections 48, 49 or any other provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 ("Act") dealing with scenarios as existing in the present case as alleged. The Respondents deny the very contention of the Applicants is that there are no regulations/scale of rates which contemplate a situation like in the present case where a vessel is sold under a judicial sale and is continued to be treated as a vessel under default for the Respondents to charge a</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
		bearing P.C.No.F-504 dated 07/08/2020 issued by the Customs authorities.	Respondent has erred in levying charges at its maximum rates, being 100% whereas, as per Section 50B of the Act, rates that should be levied cannot be more than 50% of the slab that the Applicant ought to be placed in. The remaining contents are excerpts from the Act, and thus warrant no comments.	higher scale from day 1 of the purchase as alleged. The Respondents state that when the vessel was purchased by the Applicants, they ought to have known that the vessel was lying from 12/02/2020 and that increased charges as per the scale of rates would be continued to be levied by the Respondents irrespective of who is the owner and/or whether the vessel is sold through a court sale or otherwise. The Applicants failed to appreciate that increased charges are levied on the vessel for its stay beyond 30 days in order to avoid congestion of vessels within the port and harbour of Mumbai which would impede free flow of vessels to and from the Port and harbour of Mumbai. The Applicants failed to appreciate that the clock does not turn back on change of ownership of the vessel in as much as the vessel's stay has exceeded the prescribed limit under

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
				SOR i.e. 30 days. Had the Respondents cleared the vessel immediately on delivery of the vessel to them, these charges would not have become payable. The Respondents deny that the Respondents cannot charge a higher rate under a scale which treats or continues to treat a vessel under default (though purchased in a court auction free from encumbrances) as alleged. The Respondents deny that the Applicants are made to pay for the liability of the former owners as alleged. The Respondents state that the charges payable by the former owners to the Respondents had already been paid to the Respondents by the Hon'ble High Court from the sale proceeds of the said vessel which charges were worked out upto the time the said vessel was delivered to the Applicants by the former owners i.e. upto 13/07/2020. The Respondents deny that the Respondents have

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
				charged the Applicants at a higher scale which is unjustifiable in law as alleged.
			The same are matters of record and thus warrant no comments	The Respondents deny that the Respondents are trying to dishonestly and unjustly enrich itself as alleged. The Respondents deny that the Anchorage Dues under the Act are part and parcel of the Port Dues as alleged. The Respondents state that the anchorage dues are levied under Section 49 of the said Act whereas port dues are levied under Sections 50A and 50B of the said Act. The Respondents state that Section 2.15 of SOR deals with anchorage charges whereas Section 2.16 of SOR deals with Port Dues. The Respondents deny that the Respondents had ignored the provision of Section 50B of the said Act which they are bound by in entirety as alleged. The Respondents deny that

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
				they could not charge more than 50% of the chargeable slab as alleged. The Respondents state that the port dues are levied only on the vessel's entry into the port and harbour of Mumbai; whereas anchorage charges are levied for anchoring of the vessel within the port and harbour of Mumbai. The Respondents deny that they are trying to dishonestly make a distinction between Anchorage charges and Port charges with the sole intention of overcharging and unjustly enriching itself as alleged.
			We do not admit that the said vessel was lying at A2 anchorage from 12th February 2020 at 0148 hours. It is a matter of record that the vessel left the port and harbor of Mumbai on 9th August 2020 at 1030 hours, and thus warrants no comments. It is a matter of record that under section 2.15 of the Scale	The Respondents deny that the Reply of the Respondents make it amply clear that there is a deliberate attempt to confuse and hoodwink this Hon'ble Authority by mentioning the acts on the part of the agents

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			<p>of Rates 2019, coastal vessel is charged at @0.0746 per GRT per hour or part thereof for the 1st 30 days, and that if the vessel's stay at the anchorage exceeds 30 days, then higher charges @0.1865 is payable per GRT per hour or part thereof, and thus warrants no comments. It is pertinent to note that, though the aforementioned provisions are acknowledged by the Applicant, the same are not to be levied on the Applicant in the present case, since the vessel was purchased vide a judicial auction (free from all encumbrances), and placing the Applicant in a higher slab is infact an erroneous action on the part of the Respondent. we do not admit that the rates are charged for the use of the anchorage place by the vessel and the Respondent is not concerned with the change of ownership of the vessel. It is denied that, none of the conditions under which the said services are provided/property is required to be used mention that in case of the sale of the vessel, the lower rate is required to be charged from the date of sale and not the higher rate. Whilst the Respondent clearly states that the Scale of Rates is silent on the situation wherein a vessel is sold under a</p>	<p>of the earstwhile owner as alleged. Infact, it is the Applicants who are trying to hoodwink this Hon'ble Tribunal. The Respondents deny that the stay of the vessel beyond 30 days and/or the actions of the agents in not removing the vessel within the period of 30 days is irrelevant and not binding on the Applicants who has purchased the vessel from the auction conducted by the Admiralty Court as alleged. The Respondents deny that the Respondents have charged the Applicants for the default on the part of the erstwhile owners or their agents as alleged. The Respondents deny that the Respondents have relied on any agreement of the erstwhile owners/agents for levying charges on the Applicants as alleged. The Respondents deny that the claim of the Respondents should be on a clean slate as</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			<p>judicial sale and is continued to be treated as a vessel under default for the Respondent to charge a higher scale, from day 1 of the purchase. In the absence of such a provision, the Respondent cannot charge a higher rate under a scale which treats or continues to treat a vessel under default (though purchased in a court auction free from encumbrances) for a liability of its erstwhile owner. The Respondent in the aforementioned paragraph admits that the Sale of Rates do not lay down that on the sale of the vessel from one owner to another, the clock is set back and a fresh period of 30 days begins. Furthermore, it is a matter of record that the scale framed by TAMP is for the use of the Respondent's services/ property by the vessel. We do not admit that if the length of the user of the Respondent's services/property exceeds 30 days, then a higher rate is attracted irrespective of whether the vessel has changed several owners. It is pertinent to note that the vessel was purchased vide a judicial sale, free of all encumbrances and previous connections. It is amply clear from the above that, the vessel ought not to be placed under a higher rate</p>	<p>alleged. The Respondents state that the vessel stay beyond 30 days cannot be ignored whilst levying statutory dues. The Respondents deny that reliance on the scale of rates in the present situation is inapposite and baseless as alleged.</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			slab, for the higher rate slab is only an extended effect of the default on the part of the erstwhile owners and the Applicant is in no way concerned with the same.	
			<p>It is a matter of record that the Applicants bought the Vessel vide a judicial auction, and thus warrants no comments. Furthermore, the Respondent has erred in making statements that the Applicant ought to have been aware of the provisions of law, i.e. Section 48 & 49 of the Act, as well as the Scale of Rates framed by TAMP. It is infact the Applicant's case that the Applicant is sufficiently equipped with the legal standings and whereabouts of the Act and the applicable rates under the Scale of Rates as framed by TAMP. Hence, the present Application has been moved before the appropriate authority. It is a matter of record and is not disputed that, the vessel was purchased by the Applicants free of all encumbrances, existing maritime liens and claims, i.e. claims and liens prior to the purchase of the vessel, and thus warrants no comments. Whilst acknowledging the fact that the charges levied by the Respondents on the Applicant are for the period from 13th July</p>	The Respondents state that most of the sub paragraphs are a mere denial of the Respondents' reply and therefore do not require any traverse.

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			2020 at 1701 hours to 9th August 2020 at 1030 hours, it is pertinent to note that the Applicant has been wrongly charged rates under a higher slab. It is pertinent to note that, the Respondent in the aforesaid paragraph has admitted that the vessel is purchased free from all encumbrances, any previous connections and/or determination of rates levied are inturn a form of encumbrance on the Applicant as the new buyer, since the Applicant is facing repercussions of the default actions of the erstwhile owners.	
			It is denied that the scale of rates are levied by the Respondents on the basis of the stay of the vessel in the port and not on the basis of change of Ownership of the Vessel. It is denied that transfer of ownership of the defendant vessel has to be registered with the relevant authorities for a change in the certificate of registration and that the same has no effect in the billing cycles as the Defendant Vessel has been at Anchorage, i.e. occupying the Respondent's facilities, ever since 12th February 2020. It is pertinent to note that the Respondent has failed to appreciate and/or take into consideration the very fact that the vessel has been	The Respondents deny that they have erred in placing the Applicants in the highest slab of Scale of Rates as alleged. The Respondents deny that whilst having agreed that the Vessel has been bought free from all encumbrances continuing rates and charging rates as per the increasing slab rate is also an encumbrance on the vessel which the Respondents deliberately does not acknowledge as alleged. The Respondents

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			purchased by a judicial auction (which is not a normal scenario). Whilst acknowledging and admitting the fact that the purchase is made free from all encumbrances, levying rates that are solely due to the default of the erstwhile owner shows that the Respondent has gone beyond the scope of its powers and levied charges wrongfully on the vessel.	deny that the Respondents had erred in levying charges at its maximum rates being 100% as alleged. The Respondents repeat that Section 50B of the said Act is wholly inapplicable as alleged. The Respondents repeat that the Respondents have levied charges towards anchorage dues and not port dues. Port dues are levied when the vessel enters the port.
			The statements pertaining to the auction of the vessel are matters of record and thus warrant no comments. It is denied that the vessel departed only on 9th August 2020 at 1054 hours as the vessel was not ready to depart prior thereto for the reasons best known to the Applicants. It is infact the case of the Applicant that the Respondent at multiple instances (through meetings held with the representatives of the Respondents), did not grant the necessary documents and/or clearances necessary for the	-

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
			<p>Applicant to ensure the early sailing of the vessel. The Respondents were infact uncooperative and demanded orders from the court specifically addressing their concerns, for which the Applicant was constrained to move the Hon'ble High Court of Bombay at each and every such instance as corroborated by the multiple orders annexed along with the Application</p>	
				<p>The Respondents deny that they have charged erroneous charges on the Applicants as alleged. The Respondents state that the increased charges are levied if the stay of the vessel at anchorages exceed 30 days. The Respondents state that they are not concerned wih the change of ownership of the vessel within the Port and harbour of Mumbai. The change of ownership within the port and harbour of Mumbai cannot stop billing cycles as the increased charges are levied with a view to avoid congestion in the port and harbour of Mumbai. The Applicants are not concerned with the change</p>

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
				of ownership whilst levying charges on the vessel. The Respondents deny that the Applicants are made to pay for the liability of the former owners/agents of the said vessel as alleged. The Respondents state that the increased rate chargeable on the vessel's stay over 30 days is not an encumbrance as falsely alleged by the Applicants. The Respondent deny that the higher rate is only extended effect of the default on the part of the erstwhile owners and the Applicants is in no way concerned with the same as alleged.
				it is pertinent to point out the admission of the Applicants that they are aware of the sections of the said Act and the Scale of Rates. The Respondents state that if this is so, the Applicants ought to have known that as the vessel's stay had already exceeded 30 days, increased charges would continue to be levied

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
				on the Applicants till the said vessel sailed from the Port and harbour of Mumbai. The Respondents state that continuation of increased rate of anchorage charges is not an encumbrance or a lien. The Respondents deny that the Applicants are facing repercussions of the default actions on the part of erstwhile owners as alleged.
				The Respondents deny that the judicial auction is not a normal scenario as alleged. The Respondents deny that the Respondents has gone beyond the scope of its powers and levied charges wrongfully on the vessel as alleged.
				The Respondents deny that the Respondents did not grant the necessary documents I clearances as alleged. The Respondents deny

Sr. No.	M/s. Nan Lian Ship Management LLC Application dated 05.09.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 08.10.2020	Comments of M/s. Lian Ship Management LLC in its letter dated 16.11.2020	Comments of MBPT vide its letter dated 27.11.2020
				that the Respondents were uncooperative as alleged or otherwise.
